

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSASAS

m e m o r i a

Portuen historia



Historia portuaria

U·M

UNTZI MUSEOA
MUSEO NAVAL

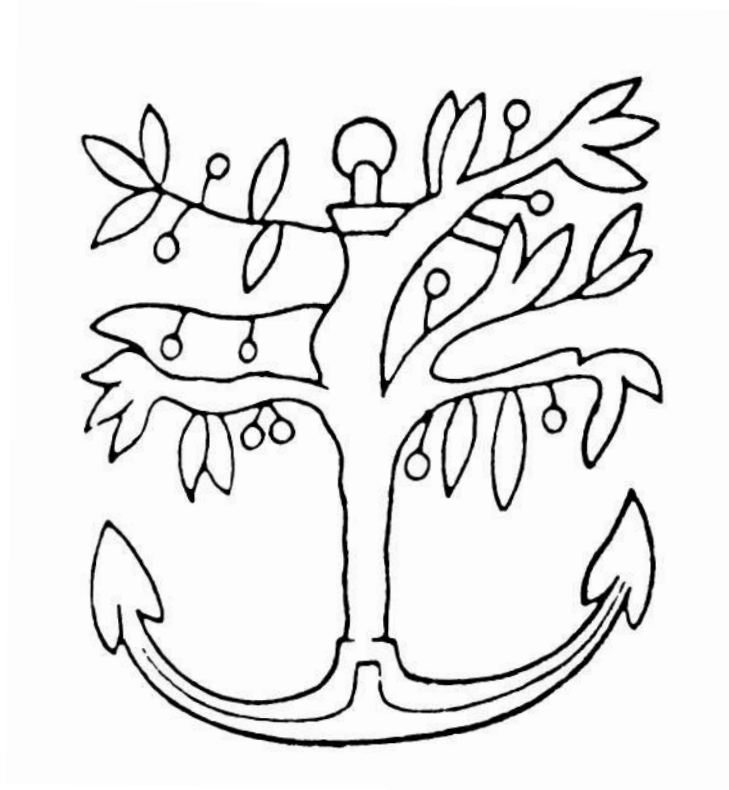


Gipuzkoako Foru Aldundia

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS *m e m o r i a*

7 2012



GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA • DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

Diputatu Nagusia • Diputado General
MARTIN GARITANO LARRAÑAGA

Kultura, Gazteria eta Kirol Departamentuko Diputatua
Diputada del Departamento de Cultura, Juventud y Deporte
IKERNE BADIOLA GARCIANDIA

Kulturako Zuzendari Nagusia
Director General de Cultura
GARAIZ LOPEZ DE ETXEZARRETA AUZMENDI

ITSAS MEMORIA. REVISTA DE ESTUDIOS MARÍTIMOS DEL PAÍS VASCO

Argitaratzailea • Edita

UNTZI MUSEOA (GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA)
MUSEO NAVAL (DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA)
Donostia-San Sebastián (Abendua, 2012 • Diciembre, 2012)

Proiektua eta koordinazioa • Proyecto y coordinación

SOCO ROMANO, JOSÉ MARÍA UNSAIN
(AIRU Zerbitzu Kulturalak • AIRU Servicios Culturales)

Zuzendaria • Director

JOSÉ MARÍA UNSAIN (Untzi Museoa-Museo Naval)

Idazkaria • Secretaria

ANA IZA (Untzi Museoa-Museo Naval)

Aholkularitza Batzordea • Comité Asesor

AINGERU ASTUI, JOSÉ ANTONIO AZPIAZU, MICHAEL BARKHAM,
JOSÉ LUIS CASADO, SELMA HUXLEY, ERNESTO LÓPEZ LOSA,
FÉLIX LUENGO, JOSÉ LLOMBART, JOSÉ LUIS ORELLA, JUAN PARDO,
DIONÍSIO PEREIRA, JUAN ANTONIO RUBIO-ARDANAZ,
JESÚS M^a VALDALISO, AINGERU ZABALA

Erredakzioa eta Administrazioa • Redacción y Administración

UNTZI MUSEOA • MUSEO NAVAL
Kaiko Pasealekua, 24 . Paseo del Muelle, 24
20003 Donostia-San Sebastián. Tel. 943-430051
e-mail: mnaval@gipuzkoa.net

Diseinu eta maketazioa • Diseño y maquetación

JAVIER LÓPEZ ALTUNA, JOSÉ MARÍA UNSAIN

Fotokonposizioa eta fotomekanika • Fotocomposición y fotomekanika

IPAR, S.L.

Moldiztegia • Imprenta

LEITZARAN GRAFIKAK

© de la edición Diputación Foral de Gipuzkoa y Airu Z. K.

© de los textos los autores

© de las obras reproducidas sus propietarios

I.S.S.N. 1136-4963

Aldizkariko artikulua webgune honetan kontsulta daitezke

Los artículos contenidos en la revista pueden ser consultados en esta web: www.untzimuseoa.net

Artikulu bakoitzaren edukia autorearen erantzukizuneko da

La responsabilidad de los contenidos incumbe exclusivamente a los autores.

Azaleko irudia: Portugaleteko barra. 1740. urteko olio-pintura anonimo baten xehetasuna (Bilboko Portuko Agintaritza).

Ilustración de cubierta: Barra de Portugalete. Detalle de un óleo anónimo de 1740 (Autoridad Portuaria de Bilbao).

AURKIBIDEA • ÍNDICE

I. PORTUEN HISTORIA • HISTORIA PORTUARIA

Los puertos de Gipuzkoa y sus proyectos <i>Ana M^a Benito Domínguez</i>	11
Los puertos de Vizcaya en la Edad Media <i>Sergio Martínez Martínez</i>	51
La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI <i>Michel Bochaca, Beatriz Arizaga</i>	71
El orden jurídico de los puertos en las repúblicas de marina <i>Lourdes Soria Sesé</i>	89
Las naves de la costa vasca y su presencia en los puertos marítimos del Golfo de Vizcaya <i>Eduardo Inclán Gil</i>	111
Esplendor del canal y puerto de una villa medieval: Monreal de Deba <i>Javier Elorza</i>	127
Donostia eta Pasai San Pedroren arteko harremanak Erdi Aro amaieran <i>Iago Irixoa Cortés</i>	145
Bedua y los puertos fluviales guipuzcoanos <i>José Antonio Azpiazu</i>	157
La pesca de la ballena en Hondarribia <i>José Ramón Guevara</i>	181
Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808) <i>Luis M. Bernal Serna</i>	197
Mineral vizcaino y cabotaje cantábrico al final del Antiguo Régimen <i>Rafael Uriarte Ayo</i>	211
El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936) <i>Susana Serrano Abad</i>	229
Los inicios del asociacionismo en la Marina Mercante <i>Juan Zamora Terrés</i>	249
Contaminación por metales pesados. El caso de la ría de Bilbao <i>Santiago Arranz</i>	265
Pasado y presente de una villa marinera. Reflexiones en torno a la evolución del puerto de Ondarroa (Bizkaia) a lo largo del último siglo <i>Alfredo Moraza Barea</i>	283
El puerto de Orio (1900-1936). Evolución de la infraestructura del muelle, otras instalaciones portuarias y la actividad pesquera <i>Romana Emparan Muñoz</i>	297
Italianos en el Cantábrico. Identidades e historias de una migración particular <i>Luis Javier Escudero Domínguez</i>	315
Valores sociales y prácticas sostenibles en los pescadores de bajura de Hondarribia <i>Pío Pérez Aldasoro, Andoni Kortazar García</i>	325
Boteros del Cantábrico oriental <i>José Manuel Matés Luque</i>	337

II. HAINBAT IKERLAN / ESTUDIOS DIVERSOS	361
Representaciones de peces en el arte rupestre de la Región Cantábrica <i>Jesús Altuna</i>	363
Creencias y mitología marítima en el Cantábrico Oriental. Una aproximación al caso del País Vasco <i>Xabier Armendariz</i>	373
Atalayas balleneras en la costa de Gipuzkoa. Una aproximación <i>Antxon Aguirre Sorondo</i>	389
El <i>Barceloneta I</i> . Una embarcación medieval a tingladillo en Barcelona <i>Mikel Soberón Rodríguez, Marcel Pujol Hamelink, Yolanda Llergo López, Santiago Riera Mora, Ramon Julià Brugues, Marta Domínguez Delmás</i>	411
Urrezko txalupa. Méthode de conception d'une chaloupe baleinière <i>Christian Ondicola</i>	423
Método de diseño en el astillero Mutiozabal de Orio en el siglo XIX y su relación con métodos no-gráficos de diseño de cascos del siglo XV <i>Juan Pablo Olaberria Egiguren, Iñaki Olaizola Eizagirre</i>	443
Características técnicas y propuesta de conservación de una embarcación fluvial tradicional del río Oria: el ala-haundia <i>Uriberrí</i> <i>Ane Izarra Uriarte, Itsaso Ibáñez, Marta Barandiaran Landin</i>	461
Una vida de "pillaje, haraganería y libertad". La indisciplina de los corsarios vascos <i>Enrique Otero Lana</i>	477
En torno a la biografía de Blas de Lezo <i>Manuel Gracia Rivas</i>	487
Espanoles en Cantón: los Diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796) <i>Ander Permanyer Ugartemendia</i>	523
Marinos vascos en las Fuerzas Navales Francesas Libres <i>Juan Pardo San Gil</i>	547
Los últimos arponeros vascos: Juan José Zubiaur y Ramón Inchausti <i>Felipe Valdés Hansen</i>	579
Y ellas ¿qué opinan? 30 años después de la incorporación de la mujer a la Marina Mercante... <i>Itsaso Ibañez, Esperanza Díaz, Luis-María Fernández-Martínez</i>	591
La reforma de la Política Pesquera Comunitaria <i>Xabier Ezeizabarrena</i>	609
Orientación de la política turística sobre el patrimonio marítimo en la costa vasca <i>Raúl Pérez Iratxeta, Lurdes Romano</i>	617
La reforma integral del Museu Marítim de Barcelona: una renovación de la historia marítima a través de la museografía <i>Olga López Miguel</i>	631
III. MUSEOA ETA BERE FONDOAK / EL MUSEO Y SUS FONDOS	645
La colección cartográfica del Untzi Museoa-Museo Naval <i>Javier Marichalar Rufo</i>	647

Itsas Memoria Euskal Herriko itsas gaietarako buruzko aldizkariaren zazpigarren ale hau 36 ikerketa edota hausnarketa lanek osatzen dute, eta bere gai monografikoa Euskal Herriko itsas eta ibai portuen historia da. Gipuzkoa, Bizkaia eta Lapurdiko portuen azpiegituren historiari buruzko testuak biltzen ditu, eta baita zenbait portutako historia sozial edo ekonomikoaren ikuspegi zehatzak ere, besteak beste, Donostia, Pasaia, Bilbo, Baiona, Deba, Bedua, Hondarribia eta Ondarroakoak. "Hainbat ikerlan" izeneko atalean, gai ezberdinei buruzko lan interesgarriak ere aurkezten dira, hala nola, Blas de Lezoren biografiaren berrikuspena; azken bi arpoilari euskaldunen historia edota merkatal-ontzidien emakumeen presentziaren analisia, ahozko testigantzetan oinarrituta.

Itsas Memoria bi urtean behin ateratzen den argitalpena da. Euskal kostaldearekin eta itsasoarekin lotutako ikerkuntza garatzea du xede. Gaur arte Museoak argitaratutako *Itsas Memoria* aldizkariaren lehenbiziko zazpi zenbakietan 237 artikulua daude. Artikulu horietan 176 adituren lankidetzak eman da, unibertsitate alorrekoak gehienak. *Itsas Memoria* aldizkariaren edukia (4.640 orrialde) Museoaren webgunearen bidez kontsulta daiteke.

Itsas ikerketen garapenerako *Itsas Memoria* aldizkariaren ekarpena argitalpen espezializatu desberdinetan nabarmendu da. Adibide gisa, Aingeru Zabala historiagilearen iritziz, "*Itsas Memoria* aldizkariaren sorrerak, Euskal Herriko itsas kontuen inguruko argitalpen foro bat ez ezik, ikerketak bultzatzeko foro bat abian jartzea jartzea baimendu du (...)" [*Obradoiro de Historia Moderna*, 17. zkia., 2008, 137. or.]. José Luis Casado Soto historiagile ospetsuak hitzetan, "Espainian argitaratzen diren itsas historiako aldizkariaren artean entitate handienekoa Donostiako Untzi Museoak argitaratzen duena" [*Itsas Memoria*, 6. zkia., 2009, 44. or.]

Itsas Memoria eta aldi baterako erakusketetara lotutako beste argitalpen monografiko batzuen bidez, 1991ean sortu zenetik, Donostiako Untzi Museoa ekarpen sendo eta zabala egiten ari da euskal itsas kultura bere dimentsio guztietan, bai iraganean, bai orainaldian, ezagutu ahal izateko.

El séptimo volumen de *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* presenta 36 artículos de investigación o reflexión y tiene por tema monográfico la historia de los puertos marítimos y fluviales del País Vasco. Incluye textos sobre la historia de las infraestructuras de los puertos de Gipuzkoa, Bizkaia y Lapurdi aunque ofrece también trabajos sobre aspectos parciales de la historia social o económica de puertos concretos como Donostia, Pasaia, Bilbao, Baiona, Deba, Bedua, Hondarribia u Ondarroa entre otros. En el apartado "investigaciones diversas" se presentan además otras interesantes aportaciones sobre las materias más diversas: desde la revisión de la biografía de Blas de Lezo, a la historia de los últimos arponeros vascos pasando por el estudio del papel de las mujeres en la marina mercante a partir de testimonios orales.

Itsas Memoria es una publicación de periodicidad bienal, cuyo objetivo es el desarrollo de los estudios marítimos relacionados con el litoral vasco. Hasta el momento el Museo ha publicado siete números que incluyen un total de 237 artículos. Han colaborado en ella 176 especialistas, en su mayor parte adscritos al mundo universitario. Las 4.640 páginas que suman los siete volúmenes de esta publicación pueden consultarse a través de la web del Museo.

La aportación de *Itsas Memoria* ha sido reconocida en el ámbito de la cultura marítima como una obra de referencia. Sirva como ejemplo la opinión del historiador Aingeru Zabala: "La creación de la revista *Itsas Memoria* ha permitido la puesta a punto de un foro no sólo de publicación sino también de incitación a la investigación en el País Vasco de cuestiones fundamentalmente marítimas (...)" [en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, 2008, p.13]. Otro prestigioso historiador, José Luis Casado Soto, señalaba por su parte: "El Museo Naval de San Sebastián publica la revista de historia marítima de mayor entidad entre las editadas en España" [en *Itsas Memoria*, nº 6, 2009, p.44].

A través de *Itsas Memoria* y otras publicaciones monográficas ligadas a exposiciones temporales, el Untzi Museoa-Museo Naval de Donostia viene haciendo, desde su fundación en 1991, una sólida y extensa aportación al conocimiento del pasado y el presente de la cultura marítima vasca en todas sus dimensiones.

Ikerne Badiola Garciandia

Kultura, Gazteria eta Kirol Departamentuko Diputatu
Diputada del Departamento de Cultura, Juventud y Deporte

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

BENITO DOMÍNGUEZ, Ana M^a: “Los puertos de Gipuzkoa y sus proyectos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 11-50.



Los puertos de Gipuzkoa y sus proyectos

Ana M^a Benito Domínguez

Sociedad de Ciencias Aranzadi

Recep.: 06.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 11-50]

Acep.: 14.12.12

Resumen

Entre las múltiples facetas que se desarrollan en torno a los puertos en general, y en concreto a los de Gipuzkoa, se ha elegido la correspondiente a la infraestructura portuaria, analizando algunos proyectos de obras, así como a sus autores, los ingenieros de puertos y a las instituciones que hicieron posible estas operaciones con su aportación económica.

Palabras clave: puertos, infraestructura portuaria, ingenieros de puertos, proyectos de obras portuarias.

Laburpena

Portuen inguruan oro har eta, zehazki, Gipuzkoakoen inguruan garatzen diren alderdi ugariaren artean portuen azpiegiturenari dagokiona aukeratu da, eta aztertu egin dira zenbait lan-proiektu, bai haien egileak ere, portu ingeniariak eta eragiketa horiek, ekarpen ekonomiko baten bidez, posible egin zituzten erakundeak ere.

Gako-hitzak: portuak, portu azpiegitura, portu ingeniariak, portu lan-proiektuak.

Abstract

From the many issues developed around ports in general and, in particular, those of Gipuzkoa, this article focuses on port infrastructure and analyses a number of civil engineering projects and their authors, port engineers and the institutions that made it all possible by providing finance.

Key words: ports, port infrastructure, port engineers, port civil engineering projects.

1. INTRODUCCIÓN

Pretender concretar en un artículo de unas cuantas páginas la evolución de los puertos de Gipuzkoa es tarea difícil, debido a la complejidad de los fenómenos que se suceden a través de los enclaves marítimos, su larga Historia, las vivencias de los hombres y mujeres que habitaron y habitan en torno a los muelles, la variedad tipológica de las embarcaciones, así como las múltiples facetas que representan: transacciones comerciales, pesqueras, marítimas...

El desarrollo de estos puertos es fruto de múltiples componentes: el primero, su condición geográfica, como enclaves refugio, que facilitaban el tránsito marítimo por el Cantábrico; el segundo, su situación en un área fronteriza, que había que proteger y fortificar; y por último, el potencial humano de pescadores, transportistas y comerciantes.

Estos factores contribuyeron a desarrollar actividades como la construcción naval, la pesca, tanto de altura como de bajura, la industria conservera, el desarrollo portuario, así como el comercio en su doble perspectiva de tráfico de cabotaje y a larga distancia.

Entre estos múltiples aspectos que conlleva la vida de las poblaciones costeras, vamos a elegir como análisis prioritario el desarrollo de la infraestructura portuaria, como base y consecuencia de aquellas empresas económicas. Es decir, estudiaremos el aspecto formal y el proceso de construcción de las obras portuarias: diques, muelles, espigones, dársenas, rampas varaderos... así como elementos de apoyo a esa infraestructura: faros, balizas, grúas, cabestrantes, norays... Evidentemente, todas estas facetas no se pueden abarcar, sino con menciones parciales, destacando los proyectos más significativos, que han ido configurando nuestros puertos.

Hay puertos refugio por antonomasia, como Getaria y Mutriku. Otros se han formado junto a las rías, Pasaia, Hondarribia, Orío, Deba y Zumaia. Donostia, tal vez es el caso más excepcional, ya que, aunque está en la desembocadura del río Urumea, se instala junto al monte Urgull.

Esta dilatada Historia portuaria tiene su origen en la antigüedad, en muchos casos (Hondarribia, Pasaia, Donostia y Getaria), pero principalmente en los siglos XV, XVI y XVII, cuando la navegación por el litoral vasco adquiría una dimensión europea, como no, pero también americana, principalmente con la actividad del *Consulado de San Sebastián* y la *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*.

La principal actividad de los habitantes de un puerto, lógicamente, es la pesca, primero para el autoconsumo, después para la venta y conservación de cara a facilitar su transporte. Junto a una variada captura de especies menores¹ mediante artes tradicionales, destacaba la pesca de los cetáceos, que se efectuaba tanto en el Cantábrico, como en el Atlántico Norte².

El desarrollo del transporte marítimo y el comercio con destino a los puertos del Norte de Europa³ (desde Deba⁴, Hondarribia, Orío, Pasaia, Zumaia y Donostia), así como hacia el Cantábrico, Portugal (Lisboa y Oporto), Andalucía (Sevilla y Cádiz, principalmente), Barcelona e Italia. Ese comercio estaba basado en la exportación del hierro y lana a cambio de importar trigo, paños y vinos.

Tradicionalmente la vía marítima era la más utilizada para el comercio y la navegación, ya que el tránsito terrestre era más lento y difícil, debido a la orografía y a los medios de transporte del momento.

1. Sardina, bonito, bacalao, anchoa, congrio, merluza, besugo y mielga. Respecto a los últimos, se pescaban preferentemente en invierno con redes y anzuelo, en pinazas y otras embarcaciones, *equipadas con 16 a 18 pescadores*. Según información de Miguel de Abadía, en 1599. IMAZ, José Manuel: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI (documentos de la época)*, Imprenta de la Excma. Diputación, San Sebastián, 1944, p. 42.

2. Esteban de Garibay, contemporáneo de estas travesías nos informa: *No contento con lo de la tierra, van cada año sus naturales con muchas naos d'estos puertos para Terranova, partiendo por el mes de Abril, y tornando por el de Septiembre, y bueluen cargados del pescado, llamado Vacallao. De donde tambien, aunque un mes o dos mas tarde, vienen muchas naos cargadas de grasa, llamada comúnmente, azeyte de Vallena, por hazer se d'el unto de las Vallenas en calderas derritido*. GARIBAY, Esteban de: *Compendio Historial*. Amberes, 1571. Libro XV. Capítulo X, Vol. II, p. 965.

3. Dirigiéndose, principalmente, hacia Inglaterra, (Bristol y Londres), hacia Francia (Burdeos, La Rochelle, Nantes...), hacia Irlanda y Flandes (Amberes).

4. Entre los siglos XIV y XVI, el tráfico de la lana castellana y otros productos, proveniente de Vitoria llegaba al puerto de Deba, propiciando un fuerte desarrollo comercial. En el siglo XVI, el Consulado de Burgos, tras romper su acuerdo con el puerto de Bilbao, utilizaría el de Deba para el embarque de mercaderías, principalmente lana castellana, hacia el norte de Europa. El Consulado firmó una escritura con el concejo de Deba en 1547 sobre las condiciones de este tránsito por ese puerto. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 1986, p. 167.

Era significativo el impulso de la industria siderúrgica, a través de las ferrerías y el comercio del hierro (Orio, Zumaia, Pasaia y Hondarribia⁵), desde el s. XVI al XVIII. Circulaba el mineral de hierro bizkaino⁶ para abastecer las ferrerías instaladas junto a los ríos: Urola, Bidasoa, Urumea, Oiartzun, Deba y Oria. A su vez, descendían los productos manufacturados⁷ procedentes de éstas.

Durante los siglos XVI al XIX hubo puertos, que, por su situación estratégica cumplieron una destacada función militar para la Corona, como Donostia, Hondarribia y Getaria. Estos enclaves iban a fortificarse propiciando con ello las obras portuarias, que serían justificadas y relacionadas con su condición de plazas fuertes, persiguiendo su defensa⁸.

La dedicación portuaria ha cambiado sustancialmente a lo largo de los siglos y los puertos han pasado de ser comerciales en la Edad Moderna (principalmente s. XVI al XVII), como Hondarribia, Deba Orio y Mutriku, a puertos eminentemente pesqueros en los siglos XVIII, XIX y XX.

A lo largo de los siglos los puertos de Donostia y Pasaia han rivalizado tanto en el aspecto comercial, como en el pesquero así como en la construcción naval. Hasta 1860 se podría decir que Donostia era uno de los principales del Cantábrico y pretendiendo responder a esa importancia se trazaron los grandes proyectos de la bahía y del Urumea, aunque no se llevaron a cabo. A partir de 1883, iba a ser Pasaia el que decididamente se convirtiera en el primer puerto gipuzkoano⁹. Ya en 1804 Vargas Ponce al visitarlo informaba, no sin cierto eufemismo: que *todos reconocen la notoriedad de ser el único de nuestra costa del Norte, desde el Ferrol y aun hasta Brest*¹⁰. Tofiño también lo consideraba muy importante, *aunque en su tiempo no fuera demasiado eficaz por el poco calado...*¹¹. Solamente esos dos puertos junto con Zumaia, fueron habilitados para el comercio exterior en esos momentos¹².

En el siglo XX encontramos un puerto mercante que necesita actualizarse, Pasaia; dos puertos con una flota pesquera relevante, Hondarribia¹³ y Getaria; otros, reducidos a enclaves eminentemente turísticos, como Deba, Zarautz y Mutriku.

Actualmente, todos están abriendo nuevas vías económicas al perder entidad la pesca, el comercio y la construcción naval, creando puertos deportivos, el mayor es el de Hondarribia¹⁴, seguido de

5. Las exportaciones de hierro eran lo más significativo del comercio hondarribitarra. Desde al menos 1533, se tienen referencias de su paso por la Lonja del Puntal. Desde esta fecha hasta finales de siglo, se transportaron 28.839 quintales de hierro en bruto y 3.177 quintales en productos manufacturados, como herrajes, clavazón, flejes o arcos de hierro, etc. El máximo del siglo se produjo en 1593, con la exportación de 2.802 quintales de hierro hacia Lisboa, realizado con la zabra *La Trinidad* de Juanes de Alçate, a través del transportista hondarribitarra Juanes de Belço. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^ª: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2010, pp. 348-350.

6. Aunque las veneras o minas de hierro abundaron en Gipuzkoa: Ariturri, (Oiartzun), Irun, Berastegi, Zegama, Legazpi, Mondragón, Asteasu, Amezketa, Zaldibia, Zerain-Mutiloa, Segura... el principal suministrador de mineral era Bizkaia (Somorrostro y Muskiz), se embarcaba desde los puertos del Nervión: Ugarte, Causo, Galindo, Portugalete y desde el de Muskiz. La documentación distingue entre hierro hecho con mineral bizkaino (*vena de la mar*) del labrado con vena gipuzkoana (*vena de la tierra*). Aunque lo habitual fuera una mezcla de ambas: un tercio de *vena de la mar*, con dos tercios de *vena de la tierra*. DIEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, Luis Miguel: *Ferrerías de Guipúzcoa (Siglos XIV-XVI)*, Haranburu, San Sebastián, 1983, vol. 1, p. 154.

7. Piezas de hierro en bruto (vergajón, platina, sotil, carretil, etc.) y productos manufacturados, como herrajes, clavazón, flejes o arcos de hierro.

8. Así en el siglo XIX persiguiendo la defensa del Pirineo y su zona colindante (1884-1885) se tuvo en cuenta la importancia de fortificar Pasaia. *Pretendían instalar varias baterías artilleras dispuestas en la boca de entrada del puerto (baterías del Este y del Oeste), en el canal de acceso (reforma del Castillo de Santa Isabel y de los fuertes de la última guerra carlista de Almirante y de Lord John Hay) y en las colinas meridionales (baterías auxiliares de Santa Bárbara y del Astillero). Sin embargo ninguna de las citadas baterías llegó a ser construida.* SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio: "Proyectos de fortificación del puerto de Pasaia (Pasajes) en los últimos años del siglo XIX", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, p. 468.

9. AZCONA GUERRA, Ana Mercedes: "Del puerto comercial al puerto industrial: síntesis comparada de los puertos vascos de Pasajes y Bayona (siglos XVIII-XIX)", *Vasconia*, 31, 2001, pp. 79-87.

10. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Op. Cit.*, p. 103.

11. *Ibidem*, p. 103.

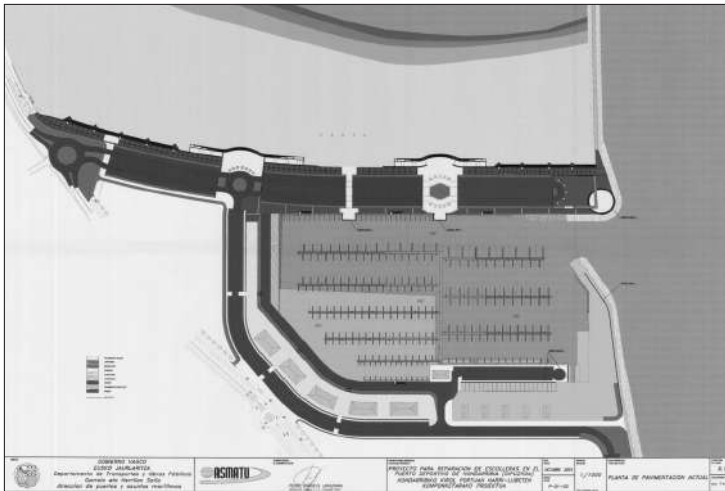
12. *Revista de obras públicas*, 1904, tomo I, 49, p. 176.

13. En cuanto al volumen de pesca desembarcada, sirva de ejemplo algunos datos, como el del año 1957, con 3.292.589 kg, llegándose a quintuplicar los valores del año 1931. Durante el periodo de 1977 a 1992 se producía una elevación considerable de las capturas, siendo 1987, el máximo de la serie, con 7.347.052 kg capturados, que sumaron 1.619.737.470 pts. en la primera venta en la Lonja. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^ª: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...* *Op. Cit.*, pp. 283-295.

14. Tiene 642 amarres. El actual puerto deportivo, se instaló en la zona playera, su dársena ocupó parte del arenal, abriéndose el espigón de encauce, para permitir la salida de las embarcaciones al canal. Las obras comenzaron en 1998 y finalizaron en el 2000. La bocana se diseñó con dos espigones, prolongación y modificación del viejo dique de encauce. El N se giró ligeramente hacia el exterior del puerto, actuando como desviador del oleaje y del transporte de sedimentos debidos a la corriente de llenante. El sedimento obtenido por el dragado de la zona fue empleado para adelantar en 75 m la playa, restituyendo parte de la superficie ocupada con las obras, estableciéndose su anchura en 130 m aproximadamente. La obra se completó con el edificio de capitánía, grúas y otras instalaciones náuticas. Recientemente se ha inaugurado un pequeño puerto deportivo en la dársena de veteranos para embarcaciones de pequeño porte dedicadas a la pesca artesanal, así como para facilitar nuevos amarres para la actividad náutico-deportiva. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^ª: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...* *Op. Cit.*, pp. 200-205.

los de Getaria, Zumaia¹⁵, Orio y Donostia¹⁶, e incluso recientemente se han instalado los tres de Pasaia¹⁷, cada uno en uno de los distritos, en los espacios dejados por los muelles comerciales y pesqueros.

Los puertos han sido siempre ventanas abiertas al mundo, por donde llegaban las modas, las novedades comerciales, industriales, las ideas, el arte¹⁸...



Puerto deportivo de Hondarribia.

2. INSTITUCIONES IMPLICADAS EN EL DESARROLLO PORTUARIO: HERMANDAD, COFRADÍAS Y CONSULADO

A lo largo de la Historia portuaria vasca vamos a reconocer el papel destacado que iban a ejercer, en determinadas épocas, varias entidades: las Cofradías, la Hermandad de las Marismas y la *Casa de Contratación y Consulado de San Sebastián*. Éstas se responsabilizarían de múltiples aspectos relacionados con la actividad portuaria, como la pesca, el comercio, la industria naval y la infraestructura portuaria.

En Época Medieval destacaría la *Hermandad de la Marina* o de las *Marismas del Cantábrico*, fundada en 1296, entre Hondarribia, Donostia y Getaria, con otros puertos como Santander, Bermeo, Laredo, Castro Urdiales y un puerto interior: Vitoria¹⁹.

Esta asociación iba a proteger comercialmente a los mareantes de las villas integradas en ella, es decir, a los burgueses, frente a las ambiciones económicas de la nobleza. Ejercía de tribunal en las disputas internas, ya que tuvo jurisdicción propia, con sus Alcaldes de Hermandad. Pretendía presionar al rey de Castilla para que suprimiera el diezmo y la *saca del hierro*: *Acordamos de non dar los diezmos nin la saca del fierro, que son cosas contra fuero, de que nos podria venir muchos daños a nos e a todos los otros de la tierra, ni otra cosa ninguna que contra nuestros fueros sean*²⁰.

De este modo, los comerciantes y navegantes constituían una asociación gremial con leyes y normativas específicas.

15. Fue inaugurado en 1999 para albergar a 492 embarcaciones atracadas en pantalanes, ocupa una superficie de 4,7 ha, está gestionado por una sociedad anónima por concesión administrativa. LEONARD, Fernando: *Puertos de mar. Titularidad de la Administración de la Comunidad autónoma del País Vasco*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2003, p. 149.

16. Realmente no cuenta con un puerto deportivo como tal, aunque ha habido varios proyectos para efectuarlo junto a Monpas. Actualmente las embarcaciones deportivas se instalan en la dársena exterior. La dársena deportiva fue ordenada y renovada entre 1996 y 1999 mediante pantalanes. La dársena interior permanece como pesquera donde subsisten los últimos pesqueros y algunas lanchas de pescadores, amarrados a los cañones empotrados como un elemento turístico más. LEONARD, Fernando: *Op. Cit.*, p. 67.

17. Constan de estructuras flotantes para amarre de embarcaciones de pequeña y mediana eslora, entre 5 y 12 m., pretendiendo simplemente albergar las tradicionales motoras y los pequeños yates que fondeaban en las pavas a lo largo de las orillas del puerto.

18. De este modo se desarrolló el gótico con ejemplos magníficos en las parroquias de Getaria, Deba y Zarautz.

19. Esta última fue la capital de la Hermandad. El tratado fue firmado en Castro Urdiales, que además tuvo la sede de la institución. BIKAN-DI, Juan J.: "Geografía e Historia del espacio marítimo vasco (II)", *Itsasoa*, 2, Etor, Donostia-San Sebastián, 2, pp. 294-296.

20. ORELLA UNZUÉ, José Luis: "Historia de Hondarribia en la Alta y Baja Edad Media: desde la fundación hasta finales del siglo XIII", *Historia de Hondarribia*, Hondarribiko Udala, 2004, pp. 85-86.

Dentro de la Hermandad, durante el siglo XIV, actuaban por separado las villas cántabras y las vascas. Pese a ello, colaboraron de manera asociada en actos de piratería, así como mantuvieron relaciones directas con Portugal, Inglaterra, Francia, y especialmente, con Baiona²¹. Pervivió hasta el siglo XV, donde paulatinamente fue sustituida por otras instituciones, los Consulados.

La *Casa de Contratación y Consulado de San Sebastián*, se instituyó en 1682, con el objetivo de relanzar el comercio y la navegación ante la crisis del s. XVII. Se regía por unas ordenanzas que estuvieron vigentes hasta 1766, cuando se redactaron otras. Mediante éstas se regulaban las elecciones de los cargos y sus funciones, las cuentas y otras cuestiones de derecho marítimo. Para poder desarrollar sus actividades se abastecía de los *Fondos, Derechos de Avería, Haber y Rentas del Consulado*, mediante los cuales se responsabilizaba del mantenimiento, mejora y construcción del puerto (muelles, diques, tinglados, almacenes...) ²².

El Consulado, en 1728, pretendiendo favorecer el comercio, impulsó la fundación de la *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*²³, ésta durante sus casi 40 años de existencia llegó a poseer astilleros propios y, por tanto, una flota de más de 20 navíos de su propiedad, que fondeaban en Pasaia. Este puerto reunía mejores condiciones de abrigo que Donostia, contribuyendo a incentivar la actividad de la bahía pasaitarra²⁴. A pesar de ello, en 1770 el mismo Consulado pretendió, sin conseguirlo, trasladarla a la capital, para fomentar la mejora mercantil de su puerto.

Por otra parte, el Consulado también contribuyó a la gestación, en el último tercio del siglo XVIII, de la *Escuela de Navegación*, en colaboración con la *Real Sociedad Bascongada*²⁵.

Tal vez, las instituciones con más relevancia en el mundo portuario, sean las Cofradías de Mareantes; éstas surgían en la Baja Edad Media, con el fomento del gremialismo de las nuevas clases pesqueras y comerciantes, que, en ese momento, adquirían importancia. De todos modos, su origen es posible que fuera un tanto anterior, ya que al fundarse lo que hacían era, como en el caso de las villas, hacer oficial lo que ya era práctica en el desenvolvimiento de las actividades consuetudinarias.

Una de las actividades reguladas por la Cofradía era la caza de la ballena, que se acercaba a estas costas en otoño, durante sus viajes migratorios. Esta operación se efectuaba desde la Edad Media en la zona costera limitrofe, sin embargo, con los años, tuvieron que ir a otros puntos del Cantábrico, principalmente a Asturias y Galicia. A partir del siglo XVI, comenzaron las expediciones a Canadá. Según Selma Huxley²⁶ los primeros viajes que se dirigían a Terranova buscaban capturar bacalao, pero allí descubrieron el potencial de los cetáceos, de este modo se volcaron en su pesca, que era más beneficiosa²⁷.

La primera de las Cofradías fundada en Gipuzkoa, en 1361, fue la *Hermandad de Mareantes de San Pedro de Hondarribia*²⁸, que, como las demás, se encargaría de regular toda la actividad pesquera y comercial²⁹. Eran asociaciones integradas por mareantes y por pescadores; entendidos los primeros, en un sentido más amplio, como los que se dedicaban al oficio de navegar, principalmente comerciantes y transportistas, así como los segundos, estrictamente a la pesca.

21. Regida entonces, en 1353, por los ingleses. Este tratado se firmó en la parroquia de Hondarribia, siendo uno de los objetivos el mantener la actividad comercial y las relaciones marítimas en el golfo de Bizkaia. NOAIN MAURA, María José: *Los orígenes de Hondarribia. De su pasado romano a 1400*, Hondarribiko Udala, 2005, pp. 222-223.

22. La mayoría de los consulados de mar se originaron mucho antes, como el de Burgos, en 1494 y el de Bilbao, en 1511. ASTIAZARAN ACHABAL, M^a Isabel: *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, Kutxa Fundazioa, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 12-17 e IZAGUIRRE, Ricardo de: "Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián", *Vasconia*, 1933 (reedición en *Boletín de la Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa*, 1995), p. 49.

23. Según el padre Larramendi, la compañía consiguió relanzar el comercio pero arruinó la pesca al dedicarse las manos marineras al comercio marítimo que resultaba más lucrativo. Recogido por ASTIAZARAN ACHABAL, M^a Isabel: *Op. Cit.*, p. 25.

24. Hasta su desaparición en 1781. SAEZ GARCIA, Juan Antonio: "Infraestructuras costeras y fluviales", *Ingeba*, 2010. Tomado de la versión de internet.

25. ASTIAZARAN ACHABAL, M^a Isabel: *Op. Cit.*, p. 26.

26. HUXLEY, Selma: "Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713", *Itsasoa*, 3, Etor, Donostia-San Sebastián, 1989, p. 28.

27. Las dos especies que se cazaban en esta zona eran la franca o ballena de los vascos, *Eubalaena glacialis* y la ballena polar, *Balaena mysticetus*, que emigraban en periodos diferentes hasta el sur de Labrador, permitiendo tener dos temporadas de pesca, entre junio y septiembre para la primera, y entre octubre y mayo, para la segunda. Entre ambas costeras se dedicaban a la pesca del bacalao. BARKHAM HUXLEY, Michael: "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 60.

28. ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Análisis histórico-institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, Vitoria-Gasteiz, 1991, p. 45, según consta en el primer capítulo de una ordenanza que hicieron copiar los Abades en 1599.

29. Según las ordenanzas de 1566 se fijaba el importe que tenían que pagar las embarcaciones por el *atoaje y balizaje*: *Iten ordenaron que las naos y navios, zabras y otros bageles de extraños que entran en el puerto y ribera y canal de esta villa que, conforme a la costumbre antigua, paguen a la dicha cofradía y mayordomos por el atoaje e balizaje un real y medio el que tiene batel y el que no tiene batel un cuartillo de real*. ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Op. cit.*, pp. 443-450.

El auge pesquero y comercial del puerto de Donostia, en esa época, propiciaría el que se constituyeran dos Cofradías. La primera, era la de Santa Catalina, que agrupaba a *mareantes, maestros de navíos y mercaderes*. Las ordenanzas, que fueron confirmadas por los Reyes Católicos en 1489, mencionaban la recaudación de arbitrios para reparaciones y mejoras de los muelles, es decir, la *renta del cayage o mollage* sobre la carga, descarga y fondeo de embarcaciones³⁰. La segunda Cofradía era la de San Pedro, que agrupaba a los pescadores de la villa, para ayudarse mutuamente y regular diversos aspectos de la profesión y de la actividad pesquera.

Por su parte, aunque no se sabe la fecha exacta de la fundación de la *Cofradía de Mareantes de Deba* tenía que haber sido antes del año 1448, cuando el rey Juan II autorizara la reforma de sus ordenanzas³¹.

Tampoco se conoce con exactitud el año de creación de La *Cofradía de San Nicolás de Orio*, pero debía de ser antes 1520³², cuando ya es citada. Esta asociación de mareantes estableció, en el siglo XVIII, las normas de remolque de la lancha de la Cofradía, que permitía que los barcos cruzasen la peligrosa barra del Oria. En 1786, se detallaba lo relativo al atoaje de las lanchas venaqueras que traían el hierro de Bizkaia para las herrerías del río Oria.

Con respecto a la *Cofradía de San Pedro de Getaria*, como en los casos precedentes, aunque su origen debió de ser anterior a 1658, es en ese año, cuando los mareantes de la villa acordaron su constitución formal, elaborándose las primeras ordenanzas. Éstas, en 1747, serían sustituidas por otro cuerpo legislativo, que no modificaba substancialmente el primero³³.

Entre el Concejo de las villas, posteriores Ayuntamientos, y las Cofradías surgían, frecuentemente, disputas sobre las competencias que ambas instituciones ejercían, en algunos aspectos del mundo marino. Como ejemplo se puede referir el caso de Hondarribia, donde se producía una verdadera pugna entre ambas entidades por el control de la actividad pesquera en el siglo XVIII y XIX³⁴.

3. EL ORIGEN DE LOS PUERTOS

En los enclaves costeros protegidos por los vientos, principalmente del NO, fueron gestándose los primeros y rudimentarios puertos ya en Época Antigua. Con la llegada de las naves romanas a estos fondeaderos naturales comenzaría a organizarse una mínima infraestructura, cierta mejora de las condiciones naturales, así como los primeros y rudimentarios muelles y embarcaderos.

Esto es manifiesto en la desembocadura del río Bidasoa junto al cabo de Higer³⁵. Es, en ese ámbito, donde se hallaron los primeros indicios portuarios de Gipuzkoa, documentados por las fuentes arqueológicas³⁶, tanto la existencia del fondeadero en la cala Asturiaga³⁷, como de los embarcaderos,

30. Las mercancías que pasaban por los muelles debían abonar un arancel, así, por ejemplo, por cada quintal de hierro, una blanca. Por este impuesto en 1615 la Cofradía había recibido 858 ducados, 7 reales y 25 maravedís. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 124.

31. ALDABALDETRECU SAIZ, Francisco: *Monreal de Deva*, Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, 1970, p. 101.

32. De ese año es el documento más antiguo que la menciona. ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Op. Cit.*, pp. 58-59.

33. *La fiel observancia de aquella ordenanza ha hecho feliz el vecindario de Guetaria desde el año de mil seiscientos cincuenta y ocho en que empezaron a regir, previa la aprobación y confirmación del Preslado Diocesano, y en gran parte se debe a esta institución, el fomento de tan preciosa industria, y de la numerosa marinería que tantos individuos a proporcionado a la Real Armada*. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria. Getaria, una villa volcada al mar*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1999, pp. 347-351.

34. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...* *Op. Cit.*, pp. 245-296.

35. En el promontorio de Higer, según la hipótesis de Adolf Schulten, se hallaba el *Veneris iugum*, con el templo dedicado a la Venus marina, basándose en el poema de Rufo Festo Avieno: *Después el cabo de Venus avanza sobre el abismo y el mar ruga alrededor de dos islas, inhabitadas por su pequeñez*. Según Schulten estas islas debían ser *Les Briquets* y Amuitz. Realizó unas excavaciones en 1926, en el interior de la desaparecida ermita de San Telmo, sin hallar restos arqueológicos contundentes, aunque le sirvió para ratificarse en su idea. Véanse SCHULTEN, Adolf: "Venus marina", *Revista Internacional de Estudios Vascos*, XVIII, pp. 225-240 y TORREGARAY PAGOLA, E.: "A. Schulten y la búsqueda de un templo de Venus en el cabo de Higer", *Boletín de Estudios del Bidasoa*, 2000, 20, pp. 89-116.

36. En 1961 se extrajeron los primeros objetos romanos, datados entre la época de Augusto y el Bajo Imperio; en 1998, en un control arqueológico en la calle Pampinot, en el casco histórico, aparecieron piezas cerámicas del período Alto Imperial. Estos descubrimientos certifican la existencia de un puerto marítimo en el cabo de Higer y un hábitat en la colina, durante los primeros siglos de nuestra era. URTEAGA ARTIGAS, M. M.: "Antigüedad romana en Hondarribia y en la desembocadura del Bidasoa", *Historia de Hondarribia*, Hondarribiko Udala, 2004, pp. 38-39.

37. Instalado al socaire de los vientos del NO, pudo tener alguna estructura portuaria, que permitiría el fondeo de las naves romanas, tanto de transporte de mercancías, como de tropas. Desde ellas, se trasladaban a embarcaciones fluviales los productos de intercambio y los hombres, para llevarlos río arriba, hasta las zonas urbanas. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...* *Op. Cit.*, p. 94.

aguas arriba del Bidasoa, en Irún, donde residía el núcleo urbano de la ciudad vascona de Oiasso³⁸. Escritores clásicos como Estrabon nos refieren la existencia de esta ciudad: *Esta misma región está cruzada por la vía que parte de Tarraco y va hasta los ouáskones del borde del Océano, a Pompélon y a Oiáson, ciudad alzada sobre el mismo Océano*³⁹.

Sin poseer la contundencia de las pruebas arqueológicas del Bidasoa, hay otros enclaves portuarios que también entraron en la Historia, en estos momentos, como es el puerto de Pasaia. El primer núcleo de población, establecido en la ría del Oiartzun, formaba parte del ámbito de influencia de la ciudad de Oiasso. De hecho, ese topónimo ha llegado hasta nuestros días como Oiartzun⁴⁰. Este río desciende de las minas de Arditurri⁴¹, cuyo mineral de hierro y galena argentífera fue explotado desde ese momento, perviviendo varias galerías y restos muebles, como lucernas para la iluminación y picos mineros⁴². Es lógico que los romanos utilizaran el cauce fluvial como vía de comunicación y de transporte del mineral hacia el mar⁴³, al igual que ocurría con el río Bidasoa y la minería de Irún⁴⁴.

Se ha barajado la hipótesis de que el río vascón *Menlasci*, citado por las fuentes clásicas⁴⁵, fuera el Oiartzun, aunque las fuentes arqueológicas no han podido constatarlo, ya que son escasos los restos hallados entorno a esta vía fluvial: monedas y cerámicas en Pasaia y una estatuilla de bronce en Errenteria⁴⁶. De todo el movimiento fluvial y portuario de ese momento no se han localizado vestigios significativos debido a los continuos dragados del puerto, así como a las grandes infraestructuras portuarias y urbanas, que veremos se superponen a la línea costera original⁴⁷.

Restos arqueológicos de Época Romana también hablan de la utilización de la bahía de La Concha en esa navegación de cabotaje. Por un lado, como fondeadero, con hallazgos de esa cronología en las aguas⁴⁸. Por otro, como lugar de atraque de embarcaciones y pequeño hábitat junto a Urgull, constatado por hallazgos de cerámica sigillata y otros materiales, efectuados en controles arqueológicos urbanos en los últimos años⁴⁹.

Los romanos en sus periplos por el golfo de Bizkaia, debieron utilizar, igualmente, el fondeadero de Getaria para recalar sus naves, al menos desde las guerras Cántabras, a finales del siglo I antes de Cristo. Estos viajeros entraron en contacto con un pequeño asentamiento várdulo que habitaba en el promontorio donde se alza la villa, que ha dejado su huella en los restos materiales hallados en la calle Mayor, así como en la parroquia de San Salvador, en 1996⁵⁰. Apoyado, además, por la entidad que tienen los restos arqueológicos de Época Romana localizados en los últimos años en Zarautz⁵¹.

38. La influencia de esta *civitas* alcanzaba ambas orillas del estuario, como lo demuestran los hallazgos realizados en el recinto amurallado de Hondarribia, en las inmediaciones de la playa de Ondarraitz (Hendaia), en el monte San Marcial, en Jaizkibel, al pie del castillo de San Telmo, en la rada de Higer y en el casco urbano de Irún (necrópolis de Santa Elena, yacimiento del Juncal, estructuras portuarias de la calle Santiago, Santifer...). BENITO DOMÍNGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...* Op. Cit., pp. 94-99.

39. ESTRABON: *Geographika*, III, 4, 10, La transcripción procede de BENITO DOMÍNGUEZ, Ana M^a, ESTEBAN DELGADO, Milagros, IZQUIERDO MARCULETA, M^a Teresa: *El Bajo Bidasoa en Epoca Romana. Guía catálogo para la visita del museo de Santa Elena (Irún)*, Ayuntamiento, Área de Cultura, Irún, 1995, p. IX.

40. *Conocido este puerto desde el tiempo de los romanos con el nombre de Oiarso y después con el de Oyarzun, pertenecía seguramente en la antigüedad al valle del mismo nombre, hasta la segunda mitad del siglo XII, en que se fundó San Sebastián*. MÚGICA, Serapio: "Provincia de Guipúzcoa", CARRERAS Y CANDI: *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Ed. Alberto Martín, Barcelona. Consultada la versión de Internet.

41. Sobre las explotaciones mineras en la zona y de algunos de los materiales recuperados véase la publicación más antigua sobre el tema de: THALACKER, J.G.: "Noticias y descripción de las grandes explotaciones de unas antiguas minas situadas al pie de los Pirineos y en la provincia de Guipúzcoa", *Varietades de Ciencias, Literatura y Artes*, T. IV, Madrid, 1804, pp. 201-215 y la más reciente de URTEAGA ARTIGAS, M. M., OTERO, X.: *Erromatar garaia*, Bertan 17, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia-San Sebastián, 2002, pp. 54-55.

42. URTEAGA ARTIGAS, M. M., OTERO, X.: *Op. Cit.*, pp. 54-55.

43. Desgraciadamente los restos arqueológicos no ayudan a defender esta hipótesis.

44. Las minas descubiertas en este macizo granítico se centran tanto en la vertiente norte, en el término actual de Irún con posibilidad de seguir el curso de los riachuelos que fluyen al estuario del Bidasoa; como en la vertiente sur, en el coto minero de Arditurri, donde nace la regata del mismo nombre que, unida a la llamada Tornola, forman el río Oiartzun, salida natural del mineral de Arditurri.

45. ESTEBAN DELGADO, Milagros: "La vía marítima en época antigua, agente de transformación en las tierras costeras entre Oiasso y el Divae", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, p. 28.

46. Actualmente en paradero desconocido. En este aspecto véase: MICHELENA, L.: "Guipúzcoa en época romana", *BRSVAP* XII, 1956, pág. 90 y GARCÍA Y BELLIDO, A.: *Esculturas romanas de España y Portugal*, Madrid, 1949, n° 466 del catálogo, lámina 324, pp. 441-442.

47. *Sin duda alguna, cuando los romanos trabajaron en las minas de Arditurri, el puerto de Oiarso sería utilizado por los descendientes de aquel gran pueblo, aunque sus geógrafos nada nos dicen acerca de este particular, ni los gánguiles que han explorado el fondo del canal, nos hayan acusado ningún vestigio de aquellos lejanos tiempos, acaso porque no se ha tenido ningún cuidado al arrojar al mar el fango extraído con la draga*. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

48. Un cuello de ánfora vinaria y un sestercio del emperador Adriano datados en el s. II d. C. ESTEBAN DELGADO, Milagros: "La vía..." *Op. Cit.*, p. 29.

49. En las calles Embelrán, Esterlines, Boulevard y en el Convento Santa Teresa. *Ibidem*, p. 29 y p. 35.

50. Principalmente fragmentos de cerámicas. *Ibidem*, p. 29.

51. *Ibidem*, p. 29.

En el subsuelo de la iglesia de Santa María la Real, de esa población, se han hallado restos tanto muebles, como estructuras constructivas, datadas entre los siglos I y IV d. C. Éstos pudieran corresponderse con un asentamiento tipo *statio*, relacionado con la vía marítima del Cantábrico⁵², tal vez el germen de la población vándula de *Menosca* citada por las fuentes clásicas.

Es decir, que en Época Antigua la bahía de Getaria podría haber sido el fondeadero natural, como lo ha sido desde entonces, y la ensenada de Zarautz haber tenido una mínima estructura portuaria, tal vez un embarcadero de madera junto al hábitat.

En el extremo occidental de Gipuzkoa nos encontramos con el río Deba, que pudiera corresponderse con el *Devae* mencionado en los textos clásicos, máxime cuando forma la divisoria entre las tribus vándulas y caristas, aunque no exista actualmente prueba arqueológica de ello. Junto al río, que era navegable durante varios kilómetros, existirían rudimentarios embarcaderos de madera cerca del vado de Sasiola.

Igual que en el área Zarautz-Getaria, en este caso, el fondeadero natural pudo localizarse en Mutriku. El espacio comprendido entre Deba y Mutriku pertenecería a una de las poblaciones mencionadas por Pomponio Mela: *Debales ciñe a Tritino y Bellunte (Tritium Toboricum)*, cuyo núcleo urbano se instalaría en el vado fluvial de San Andrés de Astigarribia. Desde este primitivo asentamiento, es posible que, posteriormente, la población se desplazara a la cala de Mutriku, entre las puntas Burumendi y Alkolea, donde en torno al surgidero viviera de la pesca.

Coinciden todos estos primeros asentamientos con lugares protegidos de los temporales, donde se emplazaría el hábitat y con bahías más o menos amplias que permitirían el fondeo de las naves en sus travesías por el Cantábrico.

4. EL NACIMIENTO DE LAS VILLAS PORTUARIAS

No es, sin embargo, hasta la Edad Media que los puertos iban a iniciar su andadura como tal, instalando infraestructuras fijas, algunas en madera y otras de cal y canto.

Los enclaves portuarios eran los motores de las villas que se asentaban junto a ellos. En ocasiones, las condiciones orográficas idóneas impulsaron la vitalidad portuaria, propiciando el que junto a ellos se instalara un pequeño hábitat que iba a ser el germen de las villas y Concejos. Además, las villas marineras serían las primeras que se fundaban en Gipuzkoa.

La creación de las villas estaba propulsada por la Corona, primero navarra, después castellana, con el objetivo de controlar la navegación por el golfo de Bizkaia. Se perseguía potenciar el comercio entre Navarra, primero, y después Castilla, y la Europa oceánica⁵³. Para ello convenía generar unos asentamientos estables y prósperos, sobre una base de población anterior, para asegurar esta zona fronteriza.

A partir del siglo XII, el desarrollo económico (pesquero y comercial) de la costa gipuzkoana iba a ser correspondido con un desarrollo jurídico de instituciones, como son las villas, Cofradías y Hermandades.

La mayoría de las villas costeras se transformaron en burgos amurallados, bañadas por el mar en amplias zonas. Las murallas abrían sus puertas a los fondeaderos, junto a las que se instalarían rudimentarios muelles y embarcaderos, para la carga y descarga, tanto de mercancías como de productos pesqueros.

4.1. La primera fundación: la villa de Donostia

La primera carta fundacional que se otorgó fue la de Donostia, hacia 1180, por el rey navarro Sancho VI, el Sabio: *También doy, como término, a los pobladores de San Sebastián, desde Hundarribia hasta el Oriá (...)*⁵⁴. Esta concesión tenía como objetivo el reforzar las fronteras y crear un puerto por el

52. IBÁÑEZ ETXEBERRIA, Alex, SARASOLA ETXEGOIEN, Nerea: "El yacimiento arqueológico de Santa María la Real de Zarautz (País Vasco)", *Munibe*, 27, 2009, pp. 12-84.

53. VALVERDE, Lola: *Historia de Guipúzcoa*, Txertoa, San Sebastián, 1984, p. 57.

54. BANÚS Y AGUIRRE, José Luis: *El fuero de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, 1963, p. 84.

cual se pudieran comerciar y explotar las lanas navarras y aragonesas⁵⁵. En su término incluía todo el sector occidental de la costa gipuzkoana, entre Orio y Hondarribia, quedando estos núcleos, así como Pasaia, dentro de sus límites.

El hecho de que fuera la primera villa fundada denota la importancia que tenía su población: Donostia como eje organizador de los fondeaderos y puertos de La Concha, Urumea, Orio, Pasaia y Hondarribia.

Mediante las disposiciones de la carta fundacional, de marcado carácter comercial, se regulaban, entre otros aspectos, el tráfico marítimo. Según el fuero, los géneros que se importaban y exportaban por el puerto eran: vino, aceite, lanas, cueros, hierro, cobre, estaño, toneles, pez, pimienta, cera, telas, cuerdas, paños, lienzos, pitas, especies aromáticas, pieles de ciervo y pescado⁵⁶.

El puerto donostiarra y como no, el puerto del lugar de Hondarribia, que entonces estaba incluido en su término, eran los puertos de Navarra, y su comercio se dirigía entre otros destinos a Flandes, Francia, Inglaterra y a puertos cantábricos⁵⁷.

En ese momento la navegación de cabotaje fondeaba en la bahía de La Concha, protegida por Igeldo y la isla de Santa Clara. Las embarcaciones permanecían en espera de poder acercarse a los muros de costa primitivos, junto a la muralla, para efectuar las operaciones comerciales. Este aspecto parece confirmarse en un documento de 1318, de Alfonso XI: debían de existir unas boyas *que estaban en la concha contra fuera el vocal del dicho puerto*⁵⁸. De todos modos, el fondeadero de la bahía en caso de temporal no protegía más que a contadas naves al socaire de la isla, según Gorosabel solamente cuatro o cinco⁵⁹, sufriendo el resto los vientos frecuentes del NO.

Según Ciriquiain-Gaiztarro, este fondeadero de la bahía era conocido como *Puerto Mayor* y junto a la villa se instalaba el *Puerto Menor*⁶⁰. Según Izaguirre este último, *el chico*, era tanto el fluvial, en la desembocadura del Urumea junto a Santa Catalina, como también el muelle junto a la muralla⁶¹. Cerca de éste, en el arenal contiguo se construían las primeras naves. En 1998 se hallaron restos arqueológicos que ponían en evidencia la continuada actividad naval, que tuvo lugar extramuros de la villa en Época Bajomedieval⁶².

Por otro lado, esta infraestructura se completaba con los puertos fluviales del Urumea, en su tramo navegable, que tendrían embarcaderos, probablemente, de madera en sus orillas, similares a los que todavía hoy se pueden ver en los barrios de Loyola y Martutene.

4.2. La segunda villa fundada: Hondarribia

Años después de constituirse la villa anterior, con el fin de controlar la zona fronteriza y potenciar la actividad pesquera y comercial del lugar de Hondarribia, el rey castellano Alfonso VIII le concedió la carta-puebla fundacional, en 1203. Mediante ella le otorgaba el fuero de Donostia y la siguiente jurisdicción: (...) *desde el río Oyarzun hasta el Bidasoa, desde la peña de Aya hasta el mar, desde Belfa, que es sin duda Vera, hasta el mar; el término de Irun, con todos sus habitantes, a Guillermo de Lazon, con sus socios, o sea Lezo, y el puerto de Astuniaga*⁶³.

Desde el siglo XIII Hondarribia iba a ser uno de los puertos referentes del Cantábrico. Mantenía una estrecha relación comercial con los puertos del Norte de Europa y *de facto* era el puerto navarro, por donde se exportaban los productos de ese reino⁶⁴.

55. De este modo el centro del núcleo urbano, que estaba formándose en el Antiguo, se desplazaba al pie del monte Urgull.

56. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

57. *Ibidem*.

58. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 122.

59. Tomado de IZAGUIRRE, Ricardo de: "Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián", *Vasconia*, 1933, (reedición en *Boletín de la Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa*, 1995), p. 40.

60. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 122.

61. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 39.

62. Eran 12 piezas de madera de roble localizadas *in situ* en la intervención arqueológica realizada en el Boulevard donostiarra. Varias eran piezas de barcos, cuadernas, forros... una de grandes dimensiones pudo pertenecer a un taller de construcción naval o a un lagar. La cronología de estos restos abarca desde el s. XIII al XV. AYERBE IRIZAR, M., FERNANDEZ ANTUÑANA, C.: "Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Gipuzkoa)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 649-663.

63. Según MÚGICA, Serapio: *Op. cit.*, p. 751.

64. BANÚS Y AGUIRRE, José Luis: *Op. Cit.*, p. 84 y CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 85.

La estructura portuaria conservaba el puerto exterior en Asturiaga que era mencionado en la carta-puebla, además, el rey lo cedía para siempre a sus vecinos, a cambio de que pagasen por él 500 maravedís por año: (...) *Item, concedo vobis illum portum de Astuniaga, quod sit semper vester, tali tamen pacto quod uno quoque anno detis pro illo portu quinquaginta marvotinos (...)*⁶⁵.

La incipiente actividad comercial se llevaba a cabo en el puerto del Puntal y la pesquera en el arrabal de la Magdalena, donde vivían los pescadores. En esos embarcaderos atracaban las naves de francos, germanos, ingleses... que, desde Hendaia, cruzaban el Bidasoa en su peregrinar hacia Santiago.

4.3. Las villas de Getaria y Mutriku

Solamente unos años más tarde, en 1209, el mismo rey, Alfonso VIII, concedió el fuero de Donostia a otras dos poblaciones costeras Getaria⁶⁶ y Mutriku⁶⁷, posibilitando su desarrollo social y económico: (...) *entonces pobló a Castro Ordiales, e Guetaria, e Laredo, e Motrico, e Sant Andrés, e Sant Vicente de la Barquera, todo esto en la costa del mar (...)*⁶⁸.

Mediante este fuero estaban exentos del pago de los derechos de portazgo en Castilla (a excepción de Toledo, Sevilla y Murcia), así como no debían abonar los derechos de anclaje, ni peaje⁶⁹.

Estas bahías eran lugares propicios para el fondeo tanto de embarcaciones mercantes, como pesqueras. Las murallas de las villas⁷⁰ que rodeaban el núcleo urbano, de muy poca extensión dada su orografía, se extendían prácticamente hasta el mar. Paralelo al desarrollo urbano se producía la adecuación y mejora de la línea de costa, donde se generarían los pequeños muelles y embarcaderos, así como las primeras obras portuarias de cal y canto.

4.4. Las villas fundadas en el siglo XIV: Deba, Zumaia y Orio

Aunque el germen urbano de Deba se situara en Itziar⁷¹, con los años se vio la necesidad de llevar la población hacia la costa, para favorecer la práctica de la pesca y el incipiente comercio. De este modo, en 1343, se trasladó la villa de Monreal de Deba a la desembocadura del río, mediante privilegio de Alfonso XI⁷². Establecida en la margen derecha del Deba fue desarrollándose, dedicando su actividad a la pesca, la industria y el comercio. Para propiciar estas actividades se construyeron embarcaderos de madera en las orillas del Deba, además continuaba el puerto fluvial en el vado de Astigarribia, favorecido por la navegabilidad del río⁷³.

La villa de Zumaia, aunque el lugar existía mucho antes⁷⁴, fue constituida jurídicamente en 1347, por el rey Alfonso XI que confirmó a sus fundadores la carta-puebla de Villagrana de Zumaya, a la que se le concedió el fuero de Donostia. Se estableció en el lugar estratégico que formaban la confluencia de los ríos Narrondo y Urola, en la desembocadura con el mar.

65. CIRQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 85.

66. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria...* *Op. Cit.*, p. 63.

67. *Debe su erección al rey D. Alonso VIII, el cual expidió para el efecto la oportuna carta-puebla en San Sebastián a 1º de Septiembre de 1209. ... Por otro expedido por D. Alonso X en Burgos a 16 de Mayo de 1256, se demarcó el término municipal que había de tener, y se concedieron a sus habitantes las libertades y franquezas que tenían los de San Sebastián y la iglesia de Santa María con todos sus derechos.* GOROSABEL, P.: *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, 3ª ed., La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, T. III (la primera ed. data de 1899-1901). Texto recogido en la versión de internet.

68. CEREZO HIJANO, Francisco: *Guetaria, lo que fue, lo que es, lo que puede ser*, CAM, San Sebastián, 1970, p. 11.

69. FERNÁNDEZ MARTINEZ, Montserrat; MONTECELO FUENTEGRÍA, Lourdes, HERRERO LICEAGA, Victoriano J.: *Fuentes medievales del archivo municipal de Mutriku (1237-1520)*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2007, p. 26.

70. Para el caso de Mutriku: *También se sabe que el rey D. Alonso VIII mandó cercar y fortificar esta villa en 1209, principalmente para la defensa de la parte marítima, o la entrada de su puerto. Consiguiente a este intento, se ve que D. Alonso X en el privilegio que despachó en Burgos a 16 de Mayo de 1256, al tiempo de señalarla su término jurisdiccional, decía a los de esta villa: mando vos que vos ayuntedes todos de las comarcas a facerme esta mi villa, e esta mi puebla, e que fagades vuestra cerca muy buena, etc. Por otro privilegio librado en Valladolid a 3 de Agosto de 1374 se hizo a esta villa la merced de la renta anual de dos mil maravedís de la moneda usual de diez dineros cada uno para reparación de sus muros. Fundóse para ello en la consideración de que esta dicha villa se hallaba en frontera y mal reparada, y convenia se poblase para el mejor servicio de Su Majestad.* GOROSABEL, P.: *Noticia...*, *Op. Cit.*

71. Ya que allí Sancho IV fundó la villa de Monreal, mediante la concesión de la carta-puebla, en 1294, con el fuero de Vitoria. GOROSABEL, P.: *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y muñones de Guipúzcoa con un apéndice de Cartas-Puebla y otros documentos*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, T. IV (la primera ed. data de 1862), pp. 126-127.

72. GOROSABEL, P.: *Diccionario...*, *Op. Cit.*, pp. 126-127.

73. Era navegable hasta Alzola, a 10 kilómetros de Deba. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

74. Sobre los orígenes de Zumaia, todos los historiadores coinciden en que la villa surgió en torno al monasterio de Santa María, que en 1292 fue donado por el rey de Castilla Sancho IV al convento de Roncesvalles. GOROSABEL, P.: *Diccionario...*, *Op. Cit.*, pp. 658-660.

Desde el siglo XI existía aguas arriba de Zumaia, la Rentería y Lonja de la Casa de Bedua, que monopolizaba el comercio del hierro procedente de las ferrerías de la zona. En ese lugar se efectuaba el embarque y desembarque de los productos siderúrgicos y, por tanto, allí debió de haber una infraestructura portuaria anterior a la de la Villa. Ésta luchó con denuedo tanto contra Getaria, como contra la Casa de Bedua, por la jurisdicción del uso de la navegación por la ría y el control del tráfico comercial. Para conseguir este objetivo fue construyendo muros de costa junto a su población que permitirían el atraque de las embarcaciones, atrayendo, de este modo, el tráfico marítimo.

También, en el siglo XIV se fundó Orio. Para desarrollar este puerto en origen dependiente de Donostia, Juan I de Castilla, en 1379, le otorgó la carta-puebla con el nombre de Villarreal de San Nicolás de Orio, dándole el fuero de Donostia. De este modo la Corona se beneficiaba de la producción de las ferrerías y astilleros que con esta fundación protegía. A pesar de los inconvenientes que suponía la barra del Oria, la población de Orio se asentó en su margen derecha, construyendo los primitivos muelles junto a ella⁷⁵.

4.5. Una villa tardía y excepcional: Pasaia

Un caso excepcional en cuanto a su institución como villa supone Pasaia, que pese a tener el mejor puerto de Gipuzkoa, dependió de Hondarribia y Donostia durante siglos, sin poseer una población única. Del mismo modo, tampoco sus núcleos fueron amurallados, aunque sí se llevaron a cabo importantes obras de fortificación y defensa portuaria.

La jurisdicción del puerto pertenecía a Donostia tal y como figura en su fuero. A partir de la constitución de Hondarribia como villa, en 1203, pasó la zona de Donibane, junto con Lezo, a su jurisdicción, tomando el nombre del *Pasaje de la banda de Fuenterrabia*. El resto del actual término continuó perteneciendo a Donostia, siendo el *Pasaje de la banda de San Sebastián*. Estas denominaciones cambiaron cuando se erigieron las parroquias de San Juan y de San Pedro que dieron nombre al Pasaje de San Juan y Pasajes de San Pedro, respectivamente⁷⁶.

El límite sur de la ensenada estaba constituido, además, por un tercer propietario, ya que era término de la villa de Oiartzun, que extendía sus dominios hasta la desembocadura del río, en la bahía. A partir 1320, esta zona pasaría a la jurisdicción de la recién creada Villanueva de Oiarso, fundada en el lugar de Orereta, escindiendo parte del término de la villa de Oiartzun, que iba a ser, posteriormente, denominada Erreterria. En esa fecha, el rey Alfonso XI en su fuero le concedió la jurisdicción sobre la desembocadura del río Oiartzun:

*E otrossi les mandamos e otorgamos que ayan sus montes e sus pastos e sus terminos e puertos e fuentes e seles e las franquesas e las libertades que han por previllegios e por cartas e en otra manera, que lo ayan todo bien e conplidamente así como los han e ovieron en tiempo de los otros reyes onde Nos venimos e en el nuestro fasta aquí quando se llamavan conçeio de Oyarço*⁷⁷.

Esta concesión limitaba, obviamente, la jurisdicción de Oiartzun y negaba su salida al puerto de Pasaia, por lo que se añadiría al conflicto sobre la propiedad y uso portuario. De este modo cuatro villas: Hondarribia, Donostia, Villanueva de Oiarso y Oiartzun, se sumergieron en largos y complejos pleitos. Para evitar esta situación en 1374, Enrique II declaró el puerto de Oiarso público y sus derechos pertenecientes a la Corona, quedando bajo su señorío⁷⁸.

El problema, sin embargo, continuó a lo largo del siglo XV, cuando, mediante sentencia arbitral de 1455, se declaraba la jurisdicción de Donostia sobre las aguas portuarias *desde las puntas hasta donde llegaran las aguas en la pleamar, en la iglesia de Lezo*. En 1456, se definía esta jurisdicción *hasta la casa e Pontica, sus tierras y heredades, inclusive con el juncal de la entrada de Rentería*⁷⁹.

En el siglo siguiente, en concreto en 1527, mediante real cédula, Carlos I revalidó a Donostia las potestades que disfrutaba en el puerto, así como posteriores leyes y sentencias⁸⁰.

75. GOROSABEL, P.: *Diccionario...*, Op. Cit., pp. 367-371.

76. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

77. TENA, Soledad: "Rentería en la Edad Media", *Historia de Rentería*, Ayuntamiento de Rentería, 1996, p. 37.

78. GOROSABEL, P.: *Diccionario...* Op. Cit., pp. 402-403.

79. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 105.

80. Según Múgica además: *una ejecutoria del año 1546, sentencia de 1590, real cédula de 1615 y las sentencias de vista y revista de 1631 y de 1640 y otras disposiciones que siguieron a éstas, han venido a ratificar el derecho de San Sebastián sobre el puerto de Pasajes, al mismo tiempo que prueban el cúmulo de reclamaciones y litigios que se han originado en el transcurso de los siglos entre los pueblos comarcanos que se consideraban con opción al disfrute de esta agua*. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

A pesar de tantos litigios, Donostia era la que controlaba, efectivamente, el puerto, ya que cobraba mediante sus guarda-puertos y, posteriormente, por medio de los regidores-torreros los arbitrios concedidos por el Estado⁸¹.

Con todos estos avatares hay que esperar al siglo XVIII para que se constituyese el puerto en villa. Mediante real cédula de 1770, se erigió la villa de Pasaia⁸² al segregarse Donibane de Hondarribia, reclamando sus derechos sobre el canal.

Vargas Ponce⁸³ presentó un informe, en 1804, donde explicaba el estado de encenagamiento en que se hallaba el canal, por culpa de los encargados de su cuidado y conservación, proponiendo las mejoras necesarias para evitar este problema. Como consecuencia de este escrito, por real orden de 1805, Carlos IV añadiría el barrio de San Pedro, hasta entonces bajo jurisdicción de Donostia, constituyéndose de este modo el municipio de Pasaia como tal⁸⁴. En esta orden se establecía que el puerto fuese gobernado por un capitán de puerto perteneciente a la Real Armada⁸⁵, así como que hubiera una Junta que administrara los fondos del puerto y cuidara de su limpieza y conservación⁸⁶. Fue Vargas Ponce el encargado de poner en marcha estas disposiciones, señalando, además, los límites que debía tener la nueva villa, con la realización del plano correspondiente.

Los poderes políticos de Donostia recurrieron esta disposición alegando los perjuicios que le ocasionaba la pérdida de esa jurisdicción, principalmente económicos, ya que el Consulado no podría cobrar los derechos del puerto. Sin embargo, estas peticiones no fueron tenidas en cuenta y por real orden de 1807⁸⁷, se ratificaba la creación de la villa de Pasaia⁸⁸.

5. LAS PRIMERAS MENCIONES DOCUMENTALES SOBRE OBRAS PORTUARIAS: SIGLOS XV, XVI y XVII

Aunque, como se ha comentado, los puertos como lugares de tránsito comercial así como pesquero existían ya desde los primeros siglos medievales, no sería hasta el siglo XV que tengamos noticias documentales sobre su construcción.

5.1. Donostia

Fue hacia 1450 cuando comenzó a construirse el primero de los muelles de Donostia. Para abonar esta obra, el rey Juan II permitió imponer ciertas tasas sobre los productos desembarcados en ese puerto. Pero, como siempre ha ocurrido en las obras portuarias, los presupuestos han tenido que modificarse e incrementarse con el tiempo, así en 1463 se solicitó al nuevo rey Enrique IV, permiso para aumentar los arbitrios⁸⁹, como consta en el siguiente texto:

81. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

82. *También el lugar del Pasaje, de la parte de Fuenterrabia, pretendió el año de 1614 la separación de la jurisdicción de esta ciudad con título de villa de por sí. A este efecto, interpuso la oportuna demanda en el consejo de Hacienda, que promovía estas exenciones como medio de proporcionar recursos al Real erario; pero, habiéndolo contradecido dicha ciudad, y también la de San Sebastián, fue desestimada por el rey en decreto de 1º de Septiembre del año siguiente. Pasaje renovó en 1765 su pretensión anterior, al propio tiempo que lo hizo Irún, por cuyo resultado le fue otorgada esta gracia por Real decreto de 27 de Abril de 1767. La ciudad de San Sebastián, su consulado y el Ayuntamiento de Fuenterrabia se opusieron a su toma de posesión del villazgo, lo cual ocasionó la prosecución de un nuevo juicio contencioso. Pero el consejo de Castilla, ante cuyo tribunal se siguió este incidente, por auto de 3 de Abril de 1770, declaró no haber lugar a la retención de la gracia solicitada. En su consecuencia, se expidió la Real cédula del privilegio del villazgo en 10 del mismo mes, que le costó tres mil ciento veinte ducados, correspondientes a los ciento cincuenta vecinos que tenía a la sazón. La posesión del villazgo se le dio en 22 de Mayo siguiente por D. Ventura de San Juan, juez de comisión para el efecto; y la del asiento de Juntas de la provincia obtuvo en las celebradas en la villa de Mondragón por el mes de Julio del propio año.* GOROSABEL, P.: *Noticia...*, *Op. Cit.* y GOROSABEL, P.: *Diccionario...*, *Op. Cit.*, pp. 406-407.

83. Vargas Ponce, en su viaje al País Vasco, revisó y copió muchos documentos de los archivos municipales de Donostia, Hondarribia, Errenteria, Oiartzun y Pasaia, que forman la *Colección de Vargas Ponce* de la Real Academia de la Historia.

84. Véanse GOROSABEL, P.: *Diccionario...*, *Op. Cit.*, pp. 407-408 y AZCONA GUERRA, Ana Mercedes: *Op. Cit.*, pp. 79-80.

85. La segunda propuesta era que pasase el puerto a dominio real, y que se sujetase a las leyes generales por las que se regían los demás puertos. GOROSABEL, P.: *Diccionario...*, *Op. Cit.*, pp. 407-408.

86. Real Orden de 1 de junio de 1805.

87. En 1809, el rey José Bonaparte decretó la suspensión de la segregación de San Pedro, que volvió a pertenecer a San Sebastián, volviéndose a la situación anterior a 1805. En 1813, tras ser derrocado este rey, se volvió a los acuerdos de 1805. GOROSABEL, P.: *Diccionario ... Op. Cit.*, p. 408 y CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 106.

88. Más adelante, en la medida en que iban creándose y consolidándose nuevas infraestructuras alrededor de la actividad portuaria, como fueron la carretera nacional y el ferrocarril, se creó un nuevo distrito, Pasai Antxo, en 1890. A estos tres distritos se unió ya en el siglo XX, Trintxerpe, que había crecido con inmigrantes, principalmente gallegos atraídos por el auge del sector pesquero. <http://www.pasaia.net/es/html/1/12.shtml>

89. GOROSABEL, P.: *Diccionario...*, *Op. Cit.*, p. 444.

Y por evitar los dichos inconvenientes, la dicha villa hubo de comenzar a hacer el dicho muelle, donde las dichas fustas, naos y barcos e mercaderías pudiesen entrar y estar seguramente por el tiempo que quisiesen. Y al tiempo que el dicho muelle comenzó a hacer, suplicó al Señor Rey D. Juan, su padre, para que le diese su carta y provisión para que todas y cualquier mercaderías que al dicho puerto de la dicha villa aportasen o saliesen de ella contribuyesen⁹⁰.

En el siglo siguiente, en 1534, se solicitaba a la Provincia 500 ducados para obras en el muelle. Se puede pensar que, además del muelle iniciado en el siglo anterior, estas labores podrían corresponder con las del segundo muelle, ya que ambos iban a configurar la primera imagen portuaria de Donostia. En 1577, acordó la villa restablecer el derecho antiguo y de sus rendimientos invertir parte en las obras del puerto⁹¹.

Estos dos muelles eran descritos en 1548, como elementos básicos del puerto de Donostia, uno de ellos partía de la punta de Urgull hacia el SE, el otro un contramuelle que desde la playa formaba la bocana, abierta al S, con una torre para arbolar las naos. Eran estos muelles *donde las naos y otros navíos cargan y descargan sus mercaderías para Francia, Flandes, Inglaterra y otras partes*⁹².

5.2. Pasaia

La situación excepcional del puerto de Pasaia repercutía en las obras de acondicionamiento de las orillas, por un lado, por la falta de autoridad central, al estar, como se ha comentado, repartida su jurisdicción; por otra parte, por lo extenso y complejo de su orografía.

El primer ámbito portuario era el del fondeadero, sobre él encontramos la primera mención documental en la orden de Alfonso XI, de 1318, donde se refería como lugar de fondeo el *canal d'Oyarçun*. En el término costero de Donostia se exigía la colocación de dos fondeaderos, uno en la bahía de La Concha y el otro en el exterior del lugar denominado *cod del mastel*, es decir Kodemasti. Este lugar suponía una zona de refugio y fondeo de las naves que costeaban por el golfo de Bizkaia, así como, las que esperaban la subida de la marea para llegar a los puertos interiores, Errenteria y Lezo, o bien, donde se traspasaba la carga a otras embarcaciones menores que se introducían por el canal⁹³.

Pese a lo tardío de su fundación, ya existía el puerto como tal en el sur, en la actual Errenteria y los lugares de San Juan y San Pedro como extremos del pasaje por el puerto, como consta en el fuero de los ferrones: *que no les enbarguen en la canal de Fuenterrabia, nin en el Pasaje, nin en el puerto de Oyarço*⁹⁴.

En 1399 se mencionaba, también, el puerto de Lezo, en la sentencia de Gonzalo Moro: *porque el rio de Oyarçun que caye en el puerto de Laçon (...) era aquel que dezian los previllejos (...) porque here más nombrado por de Oyarçun que todos los otros... el qual rio [Oiartzun] (...) corre y yva y entraba por el puerto llamaban de Laçon y dende a la mar*⁹⁵.

En 1571, Errenteria y Oiartzun reconociendo el uso del canal, acordaron limpiarlo y además hacer *un muelle en la dicha canal del Rebal y que la reparasen y limpiasen un lienzo de pared junto a los molinos de Alzate*. Estas obras fueron costeadas, por igual, entre ambos municipios en 1575⁹⁶.

En esa zona sur del puerto, se fue ganando terreno al mar para asentar diversos elementos complementarios a la actividad industrial, como almacenes, astilleros y herrerías.

Con respecto a la zona de Pasajes de San Juan, los muelles más antiguos construidos parecen datar del año 1553, cuando se construyó un muelle junto a la Iglesia de San Juan de la Ribera. Ejecutaría el trabajo Martín de Amasa con obra de cantería, completada con sus amarraderos y troneiras, al precio de 8 reales y medio cada estado. Más tarde, en 1645, se levantó un nuevo muelle junto el Humilladero de la Piedad, por el contratista de Lezo, Francisco de Aguirre, a 22 reales de plata

90. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 123.

91. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

92. Según Pedro Medina, recogido por CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 124.

93. IRIXOA CORTES, Iago: *Pasaia: orígenes (Siglos XIV-XVII)*, Pasaiaiko Udala, 2009, p. 15.

94. *Ibidem*, p. 18.

95. *Ibidem*.

96. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 113.

el estado⁹⁷. Entre estos dos muelles se realizarían otros, para facilitar el acceso a las pequeñas embarcaciones desde las viviendas, además, muchas edificaciones posteriores se asentarían junto a los nuevos muelles, al borde del agua.

Pese a los datos anteriores, según Serapio Múgica la primera mención documental sobre el puerto, es un acuerdo del Ayuntamiento de Donostia de 1587 por la que se prohibía coger y dejar lastre en él, porque *con ello echan a perder el canal*⁹⁸. El problema de limpieza y encenagamiento, no sólo de este puerto, sino de todos los estudiados, es tal vez el más común entre todos ellos.

En 1609, la Corona destinó 24.000 ducados para obras y limpieza del puerto⁹⁹, a la que Donostia añadiría 12.000 ducados más. Con estas ayudas no debió resolverse el problema ya que en 1615, Donostia informaba que *..., se dispondrá y animará a la limpia, aunque sea valiéndose de la ayuda de los vecinos...y pide se vea si en esa corte se halla persona ó se haga venir de Italia ó de Flandes ó se comunique a un criado de S. M. que sirva en la guardia de los archeros, llamado Alverá, que dicen ser práctico en esta materia, el cual lo vaya a ver y ordenar lo que convenga*¹⁰⁰.

Posteriormente, resoluciones del Consejo de Guerra de 1618 y 1619 ordenaban a Donostia que limpiase el puerto y canal de Pasaia, ya que cobraba los impuestos a las naves con aquel fin¹⁰¹.

5.3. Getaria

Con respecto al puerto de Getaria, la primera mención documental a obras de infraestructura portuaria data de 1452, en esa fecha el Concejo para defender la villa del embate del mar y acondicionar el muelle había construido unos guardamares de cantería en el puerto¹⁰². En 1480 se mencionaba la ejecución de un nuevo muelle y en 1490 la del inicio del espigón que unía el muelle con la villa, el denominado *pasadizo*¹⁰³.

Desde la primera mitad del siglo XVI, el puerto de Getaria asumía el papel de puerto refugio para las naves tanto pesqueras, como mercantes, como militares, ya que a partir de 1521 pasaba a ser plaza fuerte. Por todo ello, se planteaba la necesidad de realizar un nuevo muelle. Para llevarlo a cabo Carlos I dictó una real provisión en 1534. Las obras fueron ejecutadas por el maestro cantero Julián de Urrutia a partir de 1536, y concluidas en 1541 por Martín de Larraondoguno¹⁰⁴.

Construido el muelle junto a la isla era necesario mejorar el acceso a éste, continuando con el *pasadizo*¹⁰⁵. Esta obra fue adjudicada a Velsua de Ugarte¹⁰⁶, obligándose a realizar el trabajo en 4 años a partir de 1563. Su construcción debía de ser especialmente costosa, no solamente desde el punto de vista económico, sino, también, por la dificultad de trabajar al descubierto de los vientos del NO¹⁰⁷.

El ingeniero militar Tiburcio Spanoqui, enviado en 1595 por el rey para que mejorase las condiciones defensivas de Getaria, facilitaba una de las primeras descripciones de este puerto:

*Tiene así bien dos muelles pegados al misma ysla y fuera de a ellos se amarran las naves estos muelles están pegados a la misma villa de manera que la ysla y muelles y villa están todos pegados donde conviene y se comunican de dia y de noche y lo mismo el puerto y surgidero*¹⁰⁸.

97. Ambos muelles debían de levantarse con grandes sillares y sin cal hasta el nivel de las aguas, y desde allí con cal y arena. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, pp. 114-115.

98. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*,

99. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 107.

100. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

101. Aunque no figura que se realizase este trabajo. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

102. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria... Op. Cit.*, p. 101.

103. *Ibidem*, p. 103.

104. Para abonar el trabajo se utilizaría como moneda las primeras 16 medias ballenas que se pescasen. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria... Op. Cit.*, pp. 103-107.

105. Que debía cimentarse sobre los estratos del flysch, que afloraban permitiendo el paso natural, utilizado hasta entonces, el *espinazo*.

106. A la subasta de esta gran obra se presentó también el maestro cantero Julián de Urrutia. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *...Op. Cit.*, p.154.

107. No concluida la obra en 4 años como se había planteado, se entabló un reñido litigio, que concluyó con una nueva escritura en 1567. Mediante ésta se ampliaba el plazo a 7 años más, así como se aprobaba un nuevo presupuesto de 13.770 ducados, comprometiéndose el concejo a abonar a Ugarte, a la finalización de la obra, otros 700 ducados. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria...Op. Cit.*, p. 107.

108. *Ibidem*, pp. 107-108.



Plano de Getaria del Atlas de Teixeira
Descripción de las costas y puertos de España.

Para completar la estructura portuaria, habiéndose construido el muelle junto a la isla y el dique de unión, sólo cabía realizarse el contra-muelle, que desde Fraileburu se dirigiría hacia el S, cerrando el puerto. Esta obra fue iniciada por Juan de Olazaval y terminada por Pedro Beytia en 1598¹⁰⁹.

A lo largo del siglo XVII no se llevaron a cabo obras de importancia, solamente se efectuaron trabajos de reparación y acondicionamiento de las fortificaciones. Cuenta de su situación en ese siglo es la descripción que realizaba Pedro Teixeira Albernas¹¹⁰:

Su puerto se forma con vna ysla que le queda a la parte del setentrion a la mar de la tierra distancia de vn tiro de mosquete, la ysla hes alta y en su yminençia tiene vna hermita de San Anton nombre de la misma ysla, y della a la tierra tiene vn muelle por donde se comunica aciendo asa este como otro que de la misma ysla sale el puerto y abrigo a los navios que a el bienen entrando en los muelles los que demandan poco fondo, y los de grande porte ancoran fuera en ocho y diez braças, quedando abrigados, con la altura de la dicha ysla, y sobre el dicho surgidero, así para su defença como para la entrada de sus muelles tiene vna plataforma con tres pieças de artilleria, acuden a este puerto algunos navios de trato, y mercançias y otros al reparo obligados del tiempo, por ser más fácil de tomar que todos los demás desta costa.

5.4. Hondarribia

Para conocer la situación del puerto en este periodo, podemos continuar con la descripción de Teixeira:

Destá villa y fuerça de Fuente Rabia ba la costa ynclinandose al setentrion dado fin con un cabo a que llaman del Higuer, que queda distante de la dicha villa una buena media legua, donde al abrigo del, en quinze y bente braças dan fondo los nauios para aguardar la marea y poder tomar la barra y puerto de fuente Rabia, que no hes de las de menos dificultad, por su poco fondo (...). Buelto el cabo del Higuer aze la costa una cala y surgidero que llaman puerto de Astubiaga ynclinandose del al mediodia, llabantandose una alta montaña, linpia de arboleda por la parte que la lava la mar, que llama de Gasquibel (...) el fin de la qual esta la entrada del famoso puerto del Pasaje¹¹¹.

109. *Ibidem*, p. 107.

110. Cosmógrafo portugués de la primera mitad del s. XVII, quien efectuó la recogida de datos *in situ*. Los datos fueron tomados en 1622, aunque la obra no se publicaría hasta 1634. BLAZQUEZ, A.: "Descripción de las costas y puertos de España de Pedro Teixeira Albernas", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, t. LII, 1910, pp. 51-52.

111. BLAZQUEZ, A.: *Op. Cit.*, pp. 48-50. Recientemente se ha publicado también en PEREDA, Felipe, MARIAS, Fernando: *El Atlas del Rey Planeta. La 'Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos' de Pedro Teixeira (1634)*, Nerea, Hondarribia, 2002, p. 315.



Hondarribia en el plano del Atlas de Teixeira
Descripción de las costas y puertos de España.

Este texto nos acerca al puerto refugio de Asturiaga, donde, en 1598, se construyó el castillo de San Telmo para defenderlo del ataque de los piratas y otras incursiones de flotas enemigas¹¹².

En 1609 se pensó habilitar el viejo puerto de la cala Asturiaga, que *antiguamente solía estar capaz el puerto de Astubiaga con planchada de madera y cabestantes y agora estaba todo deshecho*. Este proyecto pretendía construir una plataforma de madera y piedra, para facilitar el embarque y desembarque de las mercancías y del pescado¹¹³; un espigón de piedra para proteger la cala¹¹⁴, así como un edificio para refugio de pescadores y para almacén de pertrechos¹¹⁵.

Años después, en 1658, la Cofradía de Mareantes destinó 4.000 reales para efectuar algunas obras en ese puerto de Asturiaga¹¹⁶. El puerto fue evaluado por los maestros canteros que habían hecho el puerto de Sokoa, *quienes dixieron que se podía haçer en el dicho puerto reparo con mar alta y temporal para doçe o catorce chalupas sin que en el se pudiesen perder rompiendo algunas peñas y piedras grandes que ay en el (...)* Y la dicha Ciudad a una con la dicha Hermandad aviendo conferido largamente sobre el casso decreto se rompan las peñas o piedras grandes de dicha astudiaga que sean combinientes para la entrada de dichas chalupas y para su reparo con los maestros mencionados¹¹⁷.

El puerto pesquero del arrabal de la Magdalena poseía en el siglo XVI un rudimentario embarcadero para lanchas de pesca, junto al barrio de pescadores.

El tercer puerto era el del Puntal, donde se efectuaban las transacciones comerciales. Para adecuarlo a la importancia de estas actividades, en 1532 se mencionaba el proyecto de un muelle o cay, para su construcción se pedía a la Corte el establecimiento de una sisa a las mercaderías que transita-

112. (...) con lo qual no ozauan dazerlo los de paz y asi se perdia algun trato que en su puerto tenia Fuente Rabia para lo qual mando azer el catholico Rey don felipe segundo una plataforma sobre el dicho cabo del Yguer, con que oy no pasan nauios enemigos y los amigos y nuestros estan cuando alli llegan a dar fondo con toda la segurança tiene esta plataforma, a que llaman castillo de San Telmo, quatro gruesas pieças de artilleria de bronze (...) Así lo describía a principios del siglo XVII el cosmógrafo Pedro Teixeira. BLAZQUEZ, A.: *Op. Cit.*, pp. 48-50.

113. *Una planchada de madera cruzada y enclavada con cabillas de madera y en los cuadros hechar sus losas de piedra pa que la mar no se moviese y podiese estar estante y que la dicha planchada estuviere como en bajamar y pleamar pudiese encallar cualquiera chalupa*. Transcripción de Serapio Múgica. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...Op. Cit.*, pp. 393-395.

114. *Que desde la Isla que estaba en la dicha Astubiaga hasta el certán a la parte de hacia el castillo se procurase cerrar de piedra por que no entrase la tiraña*. Transcripción de Serapio Múgica. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...Op. Cit.*, pp. 393-395.

115. Transcripción de Serapio Múgica. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...Op. Cit.*, pp. 393-395.

116. Según la nota trascrita por Serapio Múgica. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...Op. Cit.*, p. 116.

117. Archivo Cofradía de Mareantes de Hondarribia: *Libro primero de acuerdos y elecciones 1606-1678*. Junta de 14-7-1658.

ban por él¹¹⁸. En 1609, se señalaba la necesidad de construir un muelle de cal y canto en ese puerto¹¹⁹, que se extendería desde la presa de Santa Engracia hasta el río Bidasoa, la actual Alameda.

En 1656, la villa¹²⁰, en almoneda pública, concedió a Juanes de Echanique, maestro cantero de Hondarribia, la construcción de un muelle junto al baluarte de San Felipe. La obra costó 500 pesos que fueron abonados por la Hermandad¹²¹. Éste sería el origen del tradicional embarcadero del Puntal, que, con múltiples modificaciones, ha llegado prácticamente hasta nuestros días.

En este puerto interior estaba la Lonja¹²² donde embarcaban y desembarcaban múltiples mercancías, como vinos¹²³, gallegos de Rivadavia, andaluces como los gaditanos, franceses, de Burdeos, cereales¹²⁴, tejidos del Norte de Europa, aceite andaluz¹²⁵, grasa de ballena, pescado escabechado, sardinas arenadas de Galicia, bacalao, pastel¹²⁶, papel, botería, esclavos¹²⁷... Es probable que esta instalación existiese antes de 1510, pero es en este año cuando se mencionaría su construcción por Sabat de Verdero. En 1572, se construyó una nueva, en sustitución de la anterior, que fue demolida por Felipe II para la construcción del baluarte, que lleva su nombre¹²⁸.

5.5. Mutriku

La villa de Mutriku¹²⁹, en parte rodeada por muros defensivos, abría una puerta hacia el mar, en la cala protegida donde se irían instalando los muelles. Por primera vez, en 1549 se mencionaba la construcción del muelle mayor y las obras del camino al puerto. En 1581, debían de estar ya construidos los muelles mayor y menor, mencionados con ocasión del traslado de una grúa del uno a otro. En 1588 se contrató a Martín Jausoro para hacer el pasadizo del muelle.

Los frecuentes temporales ocasionaban en todos los puertos graves desperfectos en los muelles, en ocasiones simples asentamientos o pequeñas grietas fácilmente subsanables, pero en otras llegaban a producirse grandes boquetes y socavones. Así ocurría, en 1596, cuando se solicitaba a las Juntas Generales se les eximiese de la contribución fogueral durante diez años ya que *agora puede aver nueve o mas tpo, sobrevino un temporal y creciente de mar tan extraordinario que deshizo y rompió mucha parte del muelle de la dicha villa de manera que ... no se an podido servir ni se sirben de los vecinos dela dicha villa que an recibido y reciben un daño muy notable y conocido*¹³⁰.

118. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: ...*Op. Cit.*, p. 97.

119. (...) *por estar el puerto perdido y a este respecto en caso que hubiese guerra con Francia teniendo a las zabras y nabios frente de la Lonja o en el puntal y ribera no estaban seguras porque todas las veces que quisiesen intentar de noches podian hazer qualquiera atrevimiento preveniendose sin que pudiesen impedir desde esta dicha Villa.* BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, pp. 393-395.

120. Junto con Juanes de Aranibar, Abad Mayor, y los capitanes Thomas de Arssu, Juanes de Cigarroa y Juanes de Cassanueba. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, p. 115.

121. (...) *de a ocho reales de platta (...)* a razón de 20 reales por estado de pared construida. *Ibidem*.

122. Que era un establecimiento con peso público, grúas o cabrestantes, con los que se facilitaban las labores de carga y descarga de los géneros, así como una gran variedad de transacciones comerciales y marítimas: ventas, de géneros y de embarcaciones, acuerdos, afletamientos, etc. El lonjero atendía a los ferrones y comerciantes, facilitándoles el abastecimiento de mineral de Bizkaia, la venta y comercialización de la producción de las ferrierías del Bidasoa. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, pp. 327-357.

123. Los fletes del vino oscilaban según el origen de los caldos, siendo los más baratos los gallegos. Cuando el transporte de vino lo realizaban hondarribitarras, solía ser en el viaje de vuelta al descargar el hierro que transportaban. Como el caso del pasaitarra Domingo de Bedua, que en la pinaza de Thomas de Liçardi, de Hondarribia, en el viaje de ida llevaba una carga de hierro, que intercambiaba en el puerto de Burdeos por vino de esta región. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, pp. 327-357.

124. El principal cereal importado era el trigo, en la segunda mitad del siglo XVI, se contabilizaban en Hondarribia, al menos, 6.270 fanegas, 58 toneles y 75 toneladas de trigo. Además de trigo se importaba cebada, registrándose 950 fanegas, entre 1576 y 1585. Hay contadas menciones de otros productos alimenticios como mijo y haba, estos no se comercializaban por separado, sino como acompañantes del trigo. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, pp. 327-357.

125. Los casos registrados de transporte de aceite procedían de Andalucía, principalmente de Sevilla, como sucedía en 1592, cuando se producían tres afletamientos desde esa capital, a cambio de hierro y otros productos se traía vino y aceite. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, pp. 363-369.

126. El pastel, desconocido en nuestros días, era un producto de cierta importancia en otras épocas. Esta sustancia se obtiene de una hierba *Isatis Tinctoria* siendo utilizada como colorante para conseguir el color azul. LABURU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en Documentos Marítimos Antiguos*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1992, p. 85.

127. En esta villa se realizaban compra-ventas de esclavos de diversa procedencia. En la mayoría de los casos eran árabes o negros de entre 15 y 20 años. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, pp. 373-375.

128. Hace poco, se demolió por completo para realizar unas viviendas particulares, manteniendo solamente la traza y las viejas piedras de la planta porticada. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...**Op. Cit.*, pp. 115-118.

129. En 1553 Mutriku sufrió un grave incendio que arrasó la población, a partir de ese momento iba a resurgir con construcciones de cal y canto (evitando la estructura de madera de la Época Medieval). La existencia de los depósitos de aceite y grasa de ballena contribuyeron fácilmente a extender el fuego. MARTINEZ ALAVA, Carlos J.: *Mutriku. Historia eta ondarea. Historia y patrimonio*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2009, pp. 221-224.

130. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, pp. 171-172.

Un siglo después, en 1686, se debió de repetir un derrumbe de consideración, por lo que se necesitó de nuevo recurrir a la Provincia, quien contribuyó con 100 ducados para su reconstrucción¹³¹.

En el siglo XVII, debido a las nuevas técnicas bélicas, a la artillería de los navíos de guerra y a las irrupciones exteriores se constataba la insuficiencia de la defensa por mar, por ello tanto Lope Martínez de Isasti¹³² como Pedro Teixeira insistían en la necesidad de fortificarlo:

En una ensenada y dentro para el abrigo de los navíos, tiene un muelle donde dan fondo, aunque no es capas de los que le demandan grande. La villa ny el puerto tiene defença ninguna, siendo de muy buena población y noble. A la entrada de la ensenada, de la parte de poniente en una punta que ase la tierra, desean los naturales desta villa aser un fuerte para asegurar el reselo con que viven de contino con las armas en la mano¹³³.



El puerto de Mutriku del plano del Atlas de Teixeira Descripción de las costas y puertos de España.

Los mutrikuarras se dedicaban, como la mayoría de los habitantes de las villas portuarias, tanto a la pesca en el Cantábrico¹³⁴ y el Atlántico Norte¹³⁵, como al comercio, al corso y la piratería¹³⁶. De ello nos da testimonio el siguiente texto de Martínez de Isasti:

Es puerto de mar y tiene muelle, donde entran navios cargados hasta las trescientas toneladas. Tiene astilleros donde se fabrican galeones y navios de todas suertes, que se llevan a Sevilla cargadas de fierro y de otras mercaderías de la tierra, y algunos años van a Terranova por el pescado bacalao, y los marine-

131. *Ibidem*.

132. MARTINEZ ALAVA, Carlos J.: *Op. Cit.*, pp. 227 y 246.

133. PEREDA, Felipe, MARIAS, Fernando: *Op. Cit.*, y ORELLA UNZUÉ, José Luis: "Geografías guipuzcoanas de la modernidad (VII): Pedro Teixeira (1595-1662)", *Lurralde*, n. 26, 2003, pp. 123-142 y BLAZQUEZ, A.: *Op. Cit.*

134. En el siglo XVI la pesca de bajura tradicional se abastecía de merluza y besugo, no sólo procedente del sector costero gipuzkoano si no que se desplazaba a otras zonas del Cantábrico, como Galicia y Asturias. Las capturas de atún y besugo eran subastadas por la Cofradía de pescadores de Mutriku como consta en las escrituras del Archivo de Protocolos Notariales de Oñati. BARKHAM HUXLEY, Michael: *Op. Cit.*, p. 47.

135. Se afletaban naves para ir a Terranova o Irlanda a la pesca del bacalao o merluza, así como a la caza de ballenas, como en 1530, cuando Juan Ochoa de Berriatua de Mutriku afletaba su carabela *Trinidad* para la pesca en Irlanda. BARKHAM HUXLEY, Michael: *Op. Cit.*, pp. 29-75. Múltiples ejemplos de estos viajes los ha recogido también HUXLEY, Selma: *Op. Cit.*, pp. 26-210.

136. De esta última también obtenían pingües beneficios, como era el caso de Andrés de Astigarribia. MARTINEZ ALAVA, Carlos J.: *Op. Cit.*, p. 218.

ros que quedan en la tierra se entretienen en la pesquería ordinaria y, a su tiempo, en ballenas que pasan a lo largo de la costa por aquel mar Cantábrico y que las matan con mucha destreza¹³⁷.

Las transacciones pesqueras y comerciales se llevaban a cabo en la Lonja. La primera de ellas, posiblemente construida en el siglo XVI, aún se conserva, tiene en su planta baja tres arcos de medio punto, muy sólidos, que permitían el embarque y desembarque de las mercancías, ya que hasta ellos mismos llegaban las aguas portuarias.

6. LOS PROYECTOS DE LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Es a partir del siglo XVIII, pero, principalmente en el XIX y XX, cuando se iban a efectuar *de facto* los primeros proyectos de ingenieros, es decir, con sus memorias, planos y presupuestos.

A lo largo del siglo XIX, se manifestaba la tendencia a la relegación de algunos puertos vascos, florecientes en otras épocas en el comercio internacional, como Hondarribia y Zumaia, a un tráfico de cabotaje centrado en materias primas para la industria local, que acabaría con el fin de siglo. Como contrapartida, Donostia continuaba creciendo en el volumen del transporte marítimo, aunque a final del siglo este negocio se trasladase al puerto de Pasaia, que a partir de ese momento iba a monopolizar el comercio de Gipuzkoa, principalmente el internacional.

El desarrollo de la actividad pesquera como de la comercial llevó consigo la transformación radical de los puertos refugio. De este modo, se construirían mayores muelles de carga y descarga, así como diques de abrigo, que teniendo más calado albergarían naves de mayor tonelaje. Para mantener estos calados se tuvieron que dragar reiteradamente las dársenas y las rías. Además, iban a necesitarse otras infraestructuras complementarias y de servicios, como mayores grúas, rampas varaderos, almacenes de productos y pertrechos marineros, etc.

Por otra parte, los barcos también aumentarían en eslora y calado, surgiendo nuevos tipos tanto para la navegación, como para las labores portuarias: dragas, gánguiles, pontones y remolcadores. Por su parte, la introducción de la caldera de vapor en las embarcaciones obligó a modificar la construcción naval, que tenía que adaptarse al nuevo sistema¹³⁸.

Como elementos fundamentales de seguridad portuaria se fueron modificando y construyendo faros, balizas, señales de demarcación, que sustituían, a veces, en los mismos lugares a las viejas atalayas y a los rudimentarios faros existentes hasta entonces. Se perseguía, además, la seguridad y el salvamento marítimo tanto de las embarcaciones, como de los navegantes.

6.1. Los proyectos de Lizardi, Sánchez Bortt y Peironcely en Donostia

En el siglo XVIII, el puerto se hallaba organizado mediante varios diques y muelles, tal y como consta en múltiples representaciones gráficas de planos y grabados de Donostia. De esta manera, a la altura de la Puerta de Mar (Portaletas) avanzaba un espigón exterior denominado *Kai-buru*, prácticamente el actual muelle interior, que separa la dársena pesquera de la deportiva, que partía de la muralla hacia el NO. Paralelos a éste existían otros dos muelles: *Kai-mingancho*, corto, tal vez el *Kai-norte*, de CiriQuiain¹³⁹, hoy relleno, que estaba compuesto por rampas y varaderos, así como *Kai-erdi*, más largo, que coincidiría, en parte, con el actual muelle de la Jarana. El otro muelle que cerraba la dársena era el de *Kai-arriba*, similar al de nuestros días, pero de mayor longitud. Paralelo a éste estaba *Torreko-kaia*, que hoy ha sido cortado, cuya denominación procede de la torre que se alzaba en él, destinada a la arboladura de las embarcaciones. Había, también, una escollera de piedra donde hoy está el muelle exterior¹⁴⁰.

El mayor problema que tenían estos muelles era que permanecían en seco en bajamar, quedando las embarcaciones varadas. Esta falta de calado perjudicaba especialmente a los buques mercantes,

137. Tomado de MARTINEZ ALAVA, Carlos J.: *Op. Cit.*, p. 226.

138. VILLAR IBÁÑEZ, José Eugenio: "Embarcaciones portuarias y de tráfico interior en los puertos de Bilbao y Pasajes", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 407-416.

139. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: ...*Op. Cit.*, 1986, p. 126.

140. SAEZ GARCIA, Juan Antonio: "Infraestructuras..." *Op. Cit.*

principalmente a los de la *Compañía Guipuzcoana de Caracas*, e impedía que entrasen otros de mayor tonelaje. Ante esta situación, el *Consulado de San Sebastián* propuso la mejora y ampliación del puerto. Se perseguía, además, permitir que las naves entrasen todas en la dársena, sin tener que permanecer en la bahía, como lo hacían hasta entonces, sufriendo las consecuencias de los temporales, lo que provocaba múltiples naufragios. Las obras se realizarían a cargo de los fondos y derechos de avería del Consulado¹⁴¹.

En 1773, el arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi, diseñó las obras que debían ejecutarse, bajo un presupuesto de 3.151,100 reales de vellón. Se pretendía obtener doce pies de calado en bajamar en toda la dársena, evitando que quedase en seco, como ocurría entonces. La sillería se realizaría a pico y cincel, e iría montada a soga y tizón. Para acometer estos trabajos se necesitaban dos pontones con sus cucharas para limpiar el fango, así como embarcaciones planas, gánguiles...¹⁴²

El rey envió al ingeniero Julián Sánchez Bortt para que se encargara del proyecto, a partir de 1774¹⁴³. Éste fue aprobado al año siguiente¹⁴⁴ con un presupuesto de 6.258.507 reales de vellón¹⁴⁵.

Según este planteamiento, había que demoler una parte de *Kai-buru* y de *Torreko-kaia*, así como el morro de *Kai-arriba*, para formar la nueva entrada. Permanecían sin alterar *Kai-mingatxo* y *Kai-erdi* para dar cabida a las embarcaciones menores y para facilitar las descargas¹⁴⁶.

A lo largo de ese siglo se iban a suceder, además, varios proyectos de ampliación del fondeadero de La Concha y del puerto del Urumea, como veremos en proyectos no realizados, impulsados por el *Consulado de San Sebastián* basados en viejas propuestas del siglo XVII¹⁴⁷. A principios del siglo XIX, en 1821, el arquitecto Silvestre Pérez inició las obras de uno de esos macroproyectos, como diríamos hoy, para el cierre de la parte occidental de la bahía. Obras que por falta de fondos económicos fueron detenidas en 1822.

Por fin, a mediados del siglo XIX, se abandonó esta idea, sustituyéndola por la construcción y reforma de los muelles. De este modo, entre los años 1851 y 1858, bajo el proyecto del ingeniero Manuel Peironcely se efectuó una nueva dársena. Ésta consistía en realizar una explanada junto a la muralla y un nuevo espigón exterior a *Kai-buru*. La anchura de este último fue ampliada y su longitud acortada, al igual que la de *Torreko-kaia*. Estaba la nueva dársena dotada de unas compuertas, que posteriormente serían eliminadas¹⁴⁸, que permitían el mantenimiento del nivel de agua durante la bajamar. Más adelante, se suprimió el viejo *Kai-erdi* y, más tarde, la denominada *Eskalleta* o sector escalonado, que llama la atención en las viejas fotografías, frente al denominado barrio de la Jarna¹⁴⁹.

El presupuesto total de estas obras ascendía a 4.074.312 reales, a las que se sumaron al finalizar la obra 550.683,16 reales de vellón¹⁵⁰. Con estas modificaciones se conseguía que el puerto donostiarra duplicara su capacidad comercial y pesquera¹⁵¹.

Por otra parte, en 1866, se aprobó el proyecto de fondeadero en la isla de Santa Clara, encargando las obras, en esta ocasión, al ingeniero Pablo de Alzola, pero fue terminado por Francisco Lafarga en 1871¹⁵².

141. ASTIAZARAN ACHABAL, M^a Isabel: *Op. Cit.*, p. 30.

142. *Ibidem*, pp. 36-37.

143. En la Memoria, decía que, a pesar de tener 30 años de práctica, haber visto muchos trabajos en los puertos franceses y holandeses, así como tener una biblioteca especializada en la materia, *la miro con el mayor respeto y aún no me avergonzaré de confesar que me pone miedo*. Tomado de MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

144. Por real orden de 25 de Mayo de 1775. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

145. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, pp. 150-151.

146. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.* Una descripción más detallada puede consultarse en CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 132.

147. SAEZ GARCIA, Juan Antonio: "Infraestructuras..." *Op. Cit.*

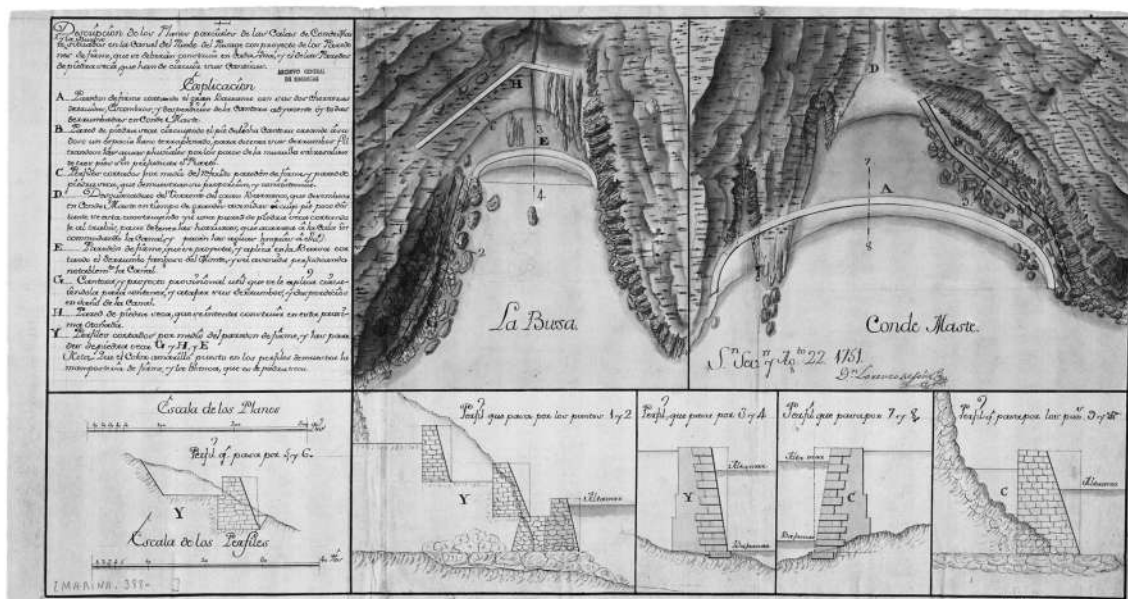
148. Estas compuertas cerraban la dársena comercial, para contener las aguas en la vaciante y evitar que los barcos quedaran en seco en la bajamar. Al ser de madera fueron atacadas por el *teredo navális*, por lo que en 1865, Lafarga proyectó otras de roble, que a su vez, se sustituyeron en 1870, por unas nuevas de pino norte. En 1912, se instalaron compuertas metálicas en la dársena interior del puerto de pesca, que fueron arrastradas por el temporal. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 137.

149. Además, para convertir la bahía en un gran puerto refugio para buques de gran calado, proponía en un futuro realizar un rompeolas de 200 m de S-SE y un muelle amplio, con casa de servicios y lanchas de auxilio por temporal en la parte S de la isla. Ascendería la obra entre 7 y 8 millones de reales. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 51.

150. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, pp. 136-137.

151. SAEZ GARCIA, Juan Antonio: "Infraestructuras..." *Op. Cit.*

152. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 67.



Proyectos del siglo XVIII para Cala Bursa y Condemasti en la bocana de Pasaia.

6.2. Pasaia: los proyectos de Lafarga y Peironcely

Entre 1838¹⁵³ y 1881 se realizaron los primeros proyectos modernos de instalaciones portuarias en Pasaia, que respondían al aumento del tráfico mercantil, propiciado por el desarrollo de los buques de vapor y la instalación del ferrocarril¹⁵⁴.

En 1852, las Juntas Generales apoyaron la construcción de una escollera que permitiera unir Pasaia San Pedro con La Herrera, cegando de esta manera la vieja ensenada. El presupuesto de estas obras ascendió a 89.208 reales, que fueron abonadas principalmente por la Provincia, con ayuda del Ayuntamiento¹⁵⁵. El dique, que se había construido en 1855, con tanto interés, al cabo de una década, resultaba perjudicial para la actividad portuaria.

Por otro lado, además, el puerto se hallaba prácticamente cegado por los sedimentos, lo que impedía el acceso a los mercantes, teniendo que desplazarse al puerto de Burdeos. Ante esta situación en 1868, los pueblos de la bahía (Pasaia, Errenteria, Oiartzun y Lezo) que se beneficiaban del tránsito portuario, solicitaron a las Juntas Generales que se realizara el proyecto de limpieza del canal y la construcción de muelles diseñado en 1866 por Lafarga, con un presupuesto de 10 millones de reales.

Este ingeniero proponía un plan para demoler la escollera de Salinas. En dicho dique se asentaba un tramo de travesía que conectaba Pasaia con la carretera de Irun, impidiendo que entrase la marea en la ensenada de la Herrera.

El proyecto de Lafarga fue considerado por la *Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos* demasiado costoso, por lo que tuvo que realizar uno más económico, en 1868. Las obras se llevarían a cabo en tres fases:

153. En ese año de 1838, el maestro perito Antonio de Araquistain de Deba, revisaba el estado de los muelles de Donibane, en concreto el del embarcadero junto al humilladero de la Piedad, así como la rampa del muelle de Bonanza que se hallaba desmoronada en una tirada de 47 pies de longitud y 12 de elevación. Por otra parte, el arquitecto Mariano José de Lascurain, diseñó el muro y escalinata de la plaza, así como la escalinata junto a la casa Pendón de Oro, con un presupuesto de 11.166 reales de vellón, abonando por los materiales el Ayuntamiento 1.900 reales. Además se reconstruyó la escalera del paraje llamado Torre-chiquita, para el servicio de los buques para la que ha suministrado la villa los materiales de piedra y mortero necesarios, siendo la mano de obra, gratis, a merced de los operarios que para su ejecución mandó ocupar el Excmo. Sr. Lord John Hay, bajo la dirección de un ingeniero de Marina de su Nación, por ser la obra de mucha utilidad. En 1845, volvieron a producirse nuevos desperfectos en los muelles, que fueron reparados bajo la dirección de Lascurain. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 117.

154. A su vez se producía un incremento del movimiento comercial, como ejemplo tenemos que en 1844 entraron 16 buques con 1.702 tn y salieron 12 buques de 1.880 tn con destino al extranjero, al año siguiente el aumento fue considerable: 32 buques con 2.941 tn entraron y salieron el doble, 24 con casi el doble de toneladas, 2.273. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

155. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 118.

- En la primera, se volaría el bajo de la Bancha del oeste¹⁵⁶, se dragaría la bahía y el canal¹⁵⁷, se construirían muelles de ribera¹⁵⁸, así como se paramentaría el talud del ferrocarril, para habilitar muelles de descarga, que, deberían ser realizados por la *Compañía del Norte*. El presupuesto total ascendía a 715.869,200 escudos.
- En la segunda fase, se edificaría un muelle de ribera en la parte occidental del canal, destinado a la sirga y a poner en comunicación la plataforma de las Sepes¹⁵⁹ con el interior. Además, se efectuaría una dársena de flotación en la ensenada de la Herrera, así como un muelle de cierre y un dragado. Por otro lado, se elevarían unos muelles de ribera en San Pedro y San Juan, logrando de este modo casi 1.500 metros lineales de desarrollo. Por último, se completaría este grupo con un dique de carena en San Pedro, destinado a los barcos que entrasen sin carga. En esta ocasión, el presupuesto ascendía a 2.136.550 escudos.
- En una tercera fase, se dragaría toda la bahía, llegando a un fondo de 8 m en bajamar, lo que suponía aumentar considerablemente el área del fondeadero. Se incluían también muelles de carga y descarga, en la ribera meridional de la bahía para el tráfico del ferrocarril del Norte, así como en Donibane para el del proyectado ferrocarril de Pamplona¹⁶⁰. Además se levantarían un dique, un varadero y tres gradas en la ribera de Lezo para la construcción de buques y varado de pequeñas embarcaciones de cabotaje. Así mismo, se compraría un vapor remolcador y se levantarían edificios para almacén de auxilios, policía del puerto, Aduana y Hacienda¹⁶¹.

Las Juntas Generales, en 1869, solicitaron al Ministerio de Fomento la cesión del puerto, con los arbitrios que percibía el Estado, así como la propiedad de los terrenos que se ganasen al mar con esas obras¹⁶². De este modo, se pretendía conseguir un puerto capaz de atraer el tráfico de importación y exportación del espacio comercial, que se extendía hasta Madrid y Sevilla¹⁶³. Por todo lo anterior, pese a las presiones de la capital, Pasaia se convertiría en puerto de interés preferente, por encima del puerto donostiarra¹⁶⁴. Las gestiones planteadas dieron como resultado una ley de 1870 por la que se concedía la explotación del puerto a la Diputación, por un espacio de 90 años¹⁶⁵.

En 1870, se efectuó un nuevo proyecto de obras¹⁶⁶, en esta ocasión, por Manuel Peironcely¹⁶⁷, que consistiría en:

- La demolición de la escollera de Salinas, que cerraba la ensenada de la Herrera y que sería sustituida por un dique con esclusa, sirviendo para comunicar la población de Pasaia con el camino de Irún¹⁶⁸.
- El dragado del interior de la dársena, hasta la cota de 4 m de la bajamar media, así como la construcción de los muelles alrededor, que se ejecutarían sobre cimientos de fábrica.

156. Formado por un grueso estrato de arenisca dura que el mar cubría, con la consiguiente peligrosidad para los navíos que entraban en la bocana del puerto.

157. Hasta una profundidad mínima de 3,5 m que alcanzase los 4 m en la línea de bajamar. El fango extraído se depositaría en las marismas de Molinao, Lezo y Rentería, para que en el futuro sirviera para la edificación de viviendas, almacenes o fábricas, y el resto en los terraplenes de los muelles de ribera y en los espacios comprendidos entre el ferrocarril del Norte y la carretera Madrid-Irún. LARRINAGA, Carlos: "Pasaia 1861-1926: nacimiento y consolidación de un puerto industrial", *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*, Pasaia Udala, 2007, pp. 80-81.

158. De mampostería que habrían de constituir un antepuerto, con 426 metros de largo el de San Pedro (hasta el astillero del Rey) y 370 el de San Juan (hasta la parroquia). LARRINAGA, Carlos: "Pasaia..." *Op. Cit.*, pp. 80-81.

159. Sepes, *Zepeta*, eran las rocas que cerraban la cala de Senokozulua, en la bocana, sobre las que se apoyaría, posteriormente, el espigón de Puntas. LARRINAGA, Carlos: "Pasaia..." *Op. Cit.*, pp. 80-81.

160. Que deberían ser costeados por las compañías concesionarias de dichas líneas. LARRINAGA, Carlos: "Pasaia..." *Op. Cit.*, pp. 80-81.

161. LARRINAGA, Carlos: "Pasaia..." *Op. Cit.*, pp. 79-98.

162. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 118.

163. Apoyándose en la terminal de la línea del ferrocarril del Norte (que había sido inaugurado en 1863). AZCONA GUERRA, Ana Mercedes: *Op. Cit.*, p. 80.

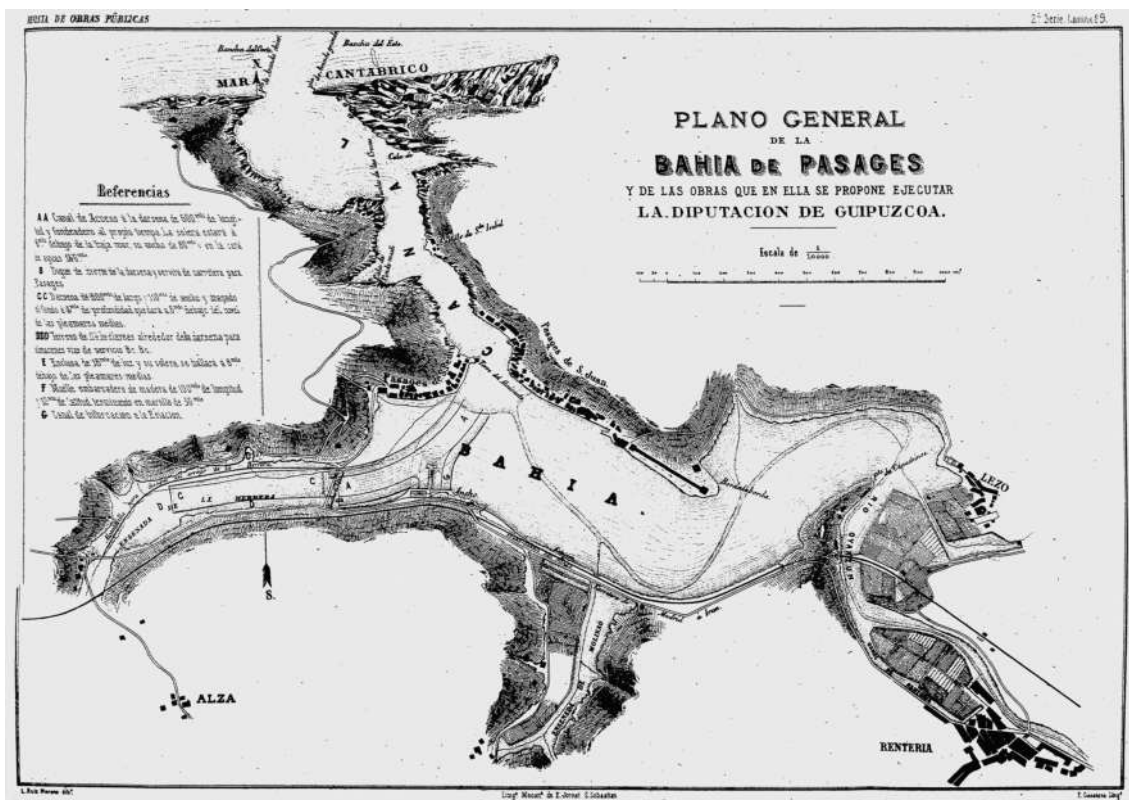
164. Otros puertos cantábricos, como Santander y Bilbao, igualmente eran competidores de Pasaia, pero éste al estar cerca de la frontera tenía ventaja sobre aquéllos. AZCONA GUERRA, Ana Mercedes: *Op. Cit.*, p. 80.

165. *Revista...* *Op. Cit.*, p. 119.

166. El interés que suscitaba éste hizo que se publicara un extracto en la *Revista de Obras Públicas* de 1871 (Tomo XIX, nº 9), a la vez que la Imprenta de la Provincia lo editaba como folleto, ese mismo año.

167. A este ingeniero no le parecía conveniente volar la bancha y ejecutar muelles de ribera en el canal, tal como figuraba en el anteproyecto de 1869, porque las laderas en esa zona no estaban consolidadas. Opinaba que sería más conveniente dragar la bahía y ejecutar muelles embarcaderos, para que los buques pudieran realizar más fácilmente sus operaciones de carga y descarga, proponiendo, por tanto, la construcción de una dársena cerrada con una esclusa. LARRINAGA, Carlos: *Op. Cit.*, p. 87.

168. Las cimentaciones se harían entre cotas de 0 y 14 m, sobre el terreno firme que constituye el subsuelo de la ensenada, habiendo que excavar el fango hasta encontrar la roca, limpiar ésta, arreglarla por escalones horizontales, y sentar sobre ellos la fábrica de los macizos... Este trabajo se ejecutaría por buzos con escafandra. *Revista ... Op. Cit.*, p. 116.



Plano de Pasaia de 1870 del proyecto de Peironcely.

- La instalación de almacenes, tinglados, vías de servicio, grúas fijas y móviles, además de los amarraderos necesarios.
- Para conservar el fondo de la dársena, sin tener que dragar, se desviarían las aguas del arroyo de la Herrera¹⁶⁹.
- La unión del ferrocarril del puerto con el del Norte, a la altura de Molinao, mediante la apertura de una trinchera en roca¹⁷⁰.
- En la ribera de Antxo se efectuaría un muelle embarcadero de madera, de 100 m de longitud y 10 de ancho, terminado en martillo¹⁷¹.

El coste de las obras proyectadas era de aproximadamente 16 millones de reales, ejecutándose en dos fases, en la primera, las de mayor urgencia sobre la base de un presupuesto de 9 millones de reales; la segunda fase se aplazaría en función del crecimiento del puerto.

En 1873 Peironcely realizó un nuevo estudio, el *Proyecto de las obras exteriores a la dársena de la Herrera* con las obras siguientes:

- La extracción de gravas y arenas en el canal entre el castillo de Santa Isabel y la Torre, la apertura del gran canal de acceso a la dársena y la colocación de 6 cuerpos muertos.
- La ampliación del muelle de Antxo hasta los 300 metros de largo, frente a los 225 del proyecto anterior.
- La explanación del muelle del ferrocarril para facilitar el trasvase de las mercancías entre las vías terrestre y marítima.
- La construcción de la Aduana y almacenes públicos y privados.
- La explanación del astillero del Rey con destino a depósito de materiales y a almacenes.

169. Que vierten a la ensenada por medio de largas tagueas y alcantarillas. *Ibidem*, p. 117.

170. *Revista... Op. Cit.*, p. 117.

171. Para que los buques que atracasen a los costados de este muelle se hallasen a flote aun en bajamar se dragaría el fango constituyendo un canal de acceso. *Ibidem*, pp. 117-118.

El coste de estos trabajos ascendía a 1.557.590,25 pts.¹⁷²

La Diputación con las obras planteadas pretendía asegurar un tráfico mínimo de 100.000 toneladas¹⁷³, para lo que creó la compañía constructora *Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes*. Ésta llevó a cabo la primera fase de las obras, terminando en 1881 el muelle de Antxo, el enlace del ferrocarril y los almacenes. Al disolverse esta sociedad, recuperó los derechos sobre el puerto la Diputación, quien¹⁷⁴, traspasó en 1884, la concesión a la *Sociedad General del Puerto de Pasajes*, en su mayoría de capital francés. Como las obras se dilataban en el tiempo, la Diputación anuló la concesión a esta última compañía, pasando a depender, de nuevo, de la Provincia. En 1927, se produjo la reversión definitiva del puerto al Estado, es decir, a la denominada *Junta de Obras del Puerto de Pasajes*, finalizando una etapa de complicada gestión privada¹⁷⁵.

6.3. El puerto y faro de Hondarribia

En la transición entre el siglo XVIII y el XIX, en Hondarribia todavía pervivían las dos actividades que se habían desarrollado a lo largo de su Historia: la pesca y el comercio. Sin embargo, este último sector comenzaba a entrar en decadencia, motivado por el traslado de las aduanas a la costa¹⁷⁶, por la pequeñez del puerto en relación con el tonelaje de los nuevos buques, así como por la elección de Irun, ya independiente, como eje de las relaciones transfronterizas, con la instalación del ferrocarril y la Aduana.

Por otro lado, la flota pesquera, hasta entonces, reducida a un número pequeño de embarcaciones de bajura, iba a conocer un significativo crecimiento, convirtiéndose en una de las principales del Cantábrico¹⁷⁷, tendencia que se mantendría a lo largo del siglo XX. Las causas de este desarrollo pesquero residían en el aumento de la demanda de pescado para la industria conservera, en la generalización de algunos sistemas de pesca¹⁷⁸, así como en la introducción del vapor en los barcos pesqueros¹⁷⁹.



Faro de Hondarribia construido según el proyecto de Lafarga.

172. LARRINAGA, Carlos: "Pasaia..." *Op. Cit.*, pp. 91-92.

173. La cifra prevista fue alcanzada a partir de 1881. *Ibidem*.

174. Arruinada tras las guerras carlistas, carecía de dinero para hacerse cargo de los gastos del puerto. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M: *Op. Cit.*, p. 118.

175. Según Gregorio de Suso, secretario de la Liga de Productores e Industriales de Gipuzkoa, sólo el Estado podía acometer las costosas obras de ampliación del puerto. Además, la gestión privada había buscado el beneficio inmediato y la mayor rentabilidad, efectuándose únicamente obras puntuales. AZCONA GUERRA, Ana Mercedes: *Op. Cit.*, p. 82.

176. En 1717, por orden de Felipe V, se establecieron las de Donostia, Pasaia y Hondarribia, si bien, no se hizo efectiva esta situación hasta el siglo siguiente, cuando entre 1820 y 1841 se trasladaron, definitivamente, las aduanas a la costa. En esas fechas se podía dar por terminada la vida comercial de Hondarribia, aunque su decadencia se había manifestado mucho antes. ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco en el s. XVIII*, Aranburu, Donostia, 1983, pp. 45-65.

177. GRACIA CARCAMO, J.: "La civilización pesquera", *Gran Atlas histórico del mundo Vasco*, T. 13, p. 198.

178. Como las artes de cerco para capturar sardinas y el palangre para el besugo. LOPEZ LOSA, Ernesto: "La pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 249-251.

179. Este nuevo sistema de propulsión facilitó la movilidad de los pesqueros, ya que no tenían que depender del viento, consiguiendo más velocidad a la hora de perseguir los bancos de bonito, sardina o anchoa, así como mayor seguridad para la tripulación. LOPEZ LOSA, Ernesto: *Op. Cit.*, p. 254.

A la pesca tradicional de la sardina y la anchoa, se añadiría la del bonito, la del atún cimarrón, así como la del besugo, tanto para exportar en fresco, como para su beneficiado en escabeche¹⁸⁰.

En cuanto a las actividades económicas y sociales de los dos núcleos tradicionales, el casco antiguo¹⁸¹ y la Marina¹⁸², en este siglo, se iba a iniciar un cambio progresivo de papeles entre ambos. Este aspecto se manifestaba claramente en los puertos, el puerto del Puntal¹⁸³ declinaba al unísono de la decadencia comercial; sin embargo, por el contrario, el pequeño puerto de la Marina, prosperaba apoyado en una población, cada vez más numerosa de marineros y pescadores. Éstos consiguieron trasladar la Lonja a este barrio, edificándose en 1866 el edificio de la Hermandad, por Leandro Berrotarán.

Para proteger las viviendas de los pescadores en la Marina, en 1767, la Cofradía construyó un muro de costa y un muelle, bajo el proyecto del ingeniero Pedro Olano. Ejecutaron la obra los maestros Juan Bautista Izaguirre, José Antonio de Imaz y Dionisio de Arriola¹⁸⁴.

Para facilitar la actividad pesquera, en 1860 se construyó un embarcadero en ese mismo barrio por Francisco de Echave. El proyecto, diseñado por Mariano José de Lascurain, consistía en un espigón perpendicular al canal, rematado por un muelle hexagonal con escaleras para el embarque y desembarque¹⁸⁵. Esta sólida construcción aún permanece, conociéndose popularmente como *Kai-zaharra*.

La necesidad de seguridad y vigilancia de la navegación hacía necesario mejorar las atalayas de vigía y construir los edificios de los faros. En 1852, el ingeniero Carlos Campuzano proyectó el del cabo de Higer a 86,94 m sobre el nivel del mar. La casa del torrero era de una sola planta rectangular, rematada por una torre cuadrada, con un cuerpo superior cilíndrico. Su coste ascendió a 45.178,75 reales de vellón¹⁸⁶.

En 1874, las fuerzas carlistas destruyeron ese faro. Debido a su importancia al ser el primero de Gipuzkoa por el este, en 1878, se proyectó uno nuevo por el ingeniero Lafarga¹⁸⁷. El faro se edificó a 100 m del acantilado y a menor altura que el anterior, con el objetivo de que la luz alcanzara más millas en el costado occidental, por donde llegaban los barcos arrastrados por los temporales del NO. Lafarga diseñó un edificio rectangular, de 23 m por 8 m¹⁸⁸, cuya torre llevaba dos cuerpos, uno inferior cuadrado y otro superior octogonal¹⁸⁹. Se puso en funcionamiento en 1881 al cargo de dos torreros que tenían como misión la vigilancia marítima y la conservación de las instalaciones¹⁹⁰. Este faro con pequeñas mejoras en el siglo XX, principalmente en su linterna, es el que actualmente podemos contemplar.

180. En cuanto al volumen de pesca desembarcada, como ejemplo sirva el dato del segundo semestre de 1832, cuando en la Lonja se pesaron 8.444 kg que importaron en la venta 79.022 reales de vellón; siendo dedicado al escabeche 4.242 kg que alcanzaron un valor de 40.190 reales de vellón. Los pescados capturados fueron atún, merluza, bonito, congrio y besugo. En esos meses faenaron 16 embarcaciones con 100 marineros. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., pp. 251-257.

181. Esta zona había sido, en otros siglos, el centro de poder, tanto político como militar y económico, amparados en el Ayuntamiento, el Castillo y la Parroquia. En ella habitaba una próspera burguesía ennoblecida en sus casas blasonadas.

182. El viejo arrabal de la Marina, situado extramuros, sin instalaciones de servicios, con algunas sencillas viviendas de pescadores, que tuvieron que enfrentarse al poder municipal, a lo largo del siglo XIX, para conseguir una mínima infraestructura (tiendas, tabernas, Casa Lonja, etc.)

183. En 1774, en este puerto, el cantero Bautista de Eizaguirre realizó un muelle de cantería y un depósito para el lastre que traían los pataches que venían a cargar madera para el Ferrol. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., p. 123.

184. En 1769 continuaron los trabajos los canteros Juan de Legarra, Martín José de Uriarte y el carpintero Antonio de Berrotarán. La obra fue recibida en 1772. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., pp. 121-123.

185. El muelle se realizaría con piedra arenisca de cantería, unida con cal hidráulica. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., pp. 126-129.

186. El edificio formó parte del *Plan de Alumbrado de las Costas* y fue inaugurado en 1855. Fue clasificado como de quinto orden con luz fija blanca y un alcance de 7 millas. El faro estaba a cargo de un torrero, funcionario público, que tenía la misión del mantenimiento del faro y la vigilancia costera. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel: *Faros españoles del océano*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1987, pp. 12-15.

187. La Real Orden de 1877 exigía instalar una luminaria, que emitiera destellos hasta las 20 millas. Desde este punto se iluminaría perfectamente el fondeadero de Higer, todo el abra de Hondarribia, llegando su luz hasta la barra del Bidasoa, quedando visible en toda la ribera occidental del fondeadero, circunstancia muy conveniente en caso de naufragio. Poseía además, la importante ventaja de verse desde el faro de Getaria, el primero que se descubre a poniente. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., pp. 132-134.

188. La habitación de los torreros se construyó en un edificio separado de la torre, comunicándose ambos mediante una pequeña galería. Se edificó en arenisca de las canteras de Arricarte, siendo el cuerpo inferior de mampostería y el superior de sillería, adornándose con piedra caliza de Mutriku, de este mismo material sería la sillería del basamento y de la coronación. El cilindro del torreón se construyó con mármol, como en los faros de Zumaia y Getaria. NOAIN MAURA, María José, NOAIN CENDOYA, José Luis: "El faro de Higer", *Boletín de Estudios del Bidasoa*, n. 20, Luis de Urzuzo Kultur Taldea, Irún, 2000, p. 61.

189. El Presupuesto de ejecución material del proyecto, que fue aprobado en 1879, ascendió a 58.927,56 pts. Estas obras fueron adjudicadas a José Javier Eizaguirre. NOAIN MAURA, María José, NOAIN CENDOYA, José Luis: *Op. cit.*, p. 58.

190. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*, pp. 308-309.

7. LOS GRANDES PROYECTOS NO REALIZADOS

En ocasiones se lanzaban grandes ideas y propuestas para ampliar los puertos, principalmente en los últimos siglos, que resultaban inviables por lo faraónico de sus proyectos así como por lo costoso de sus obras.

Además del caso fallido de Orio, cuando en 1852 el ingeniero Peironcely¹⁹¹ proyectó la navegabilidad de la ría del Oria, a través de la construcción de cuarenta esclusas, a continuación, vamos a revisar con cierto detalle, otros macroproyectos en los puertos de Getaria y Donostia.

7.1. Dos proyectos fallidos en Getaria

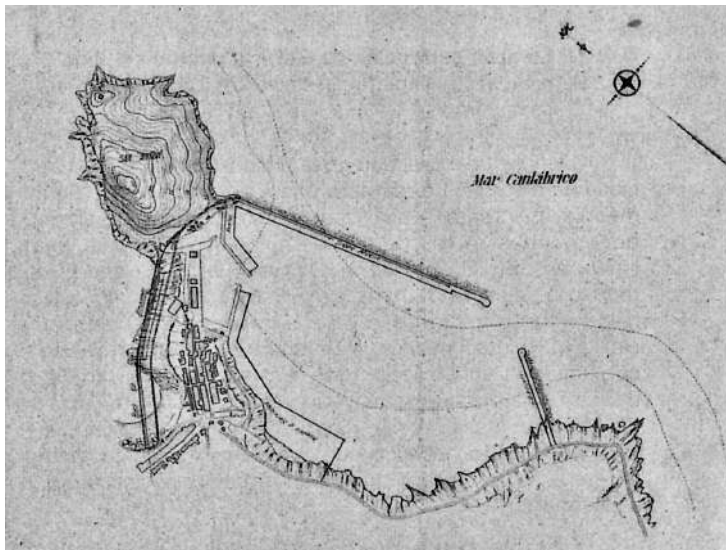
Hubo dos grandiosos proyectos, que no llegaron a realizarse, diseñados para el puerto de Getaria, uno en el siglo XIX y otro en el siglo XX.

El proyecto del siglo XIX respondía a la necesidad de mejorar su infraestructura adaptándolo a los nuevos tiempos. Una orden de 1885 apoyaba su realización, bajo el proyecto de Lafarga¹⁹². Este ingeniero elaboró el plano de la bahía, marcando los bajos junto a la isla de San Antón y estableciendo los sondeos en las inmediaciones del fondeadero¹⁹³.

En el estudio previo proponía realizar un grandioso proyecto de ampliación del puerto, que consistía, básicamente, en trazar dos grandes espigones, uno que partiendo de San Antón avanzaba mar adentro en gran longitud, alcanzando fondos de 15 y 16 m en las BMVE¹⁹⁴ y el otro, que, desde el extremo contrario se dirigiría hacia el anterior, cerrando prácticamente toda la bahía.

Este proyecto convertiría el puerto de Getaria en el mejor de esta costa, sirviendo de refugio tanto para la navegación de altura, como para la Marina de guerra. Sin embargo, las costosas obras acometidas paralelamente en Pasaia y Bilbao hicieron que estos puertos cubrieran las expectativas de Getaria, principalmente en cuanto a la navegación de altura se refería¹⁹⁵.

En el siglo XX, se volvía a retomar la idea de hacer un gran puerto comercial en Getaria. Para lograr este objetivo se pensaba acercar el ferrocarril de vía estrecha al puerto, y preparar éste para el nuevo volumen de tráfico mercantil¹⁹⁶.



Plano del proyecto de llegada del ferrocarril y ampliación del puerto de Getaria de Iribarren.

191. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 65.

192. El presupuesto para realizar el proyecto según la memoria fue de 6.515 pts. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria...* *Op. Cit.*, pp. 151-154.

193. La ejecución de este proyecto se dilató en el tiempo hasta la década de los 90. *Ibidem*.

194. Bajamar viva equinoccial.

195. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria...* *Op. Cit.*, pp. 151-154.

196. Se planteaba efectuar una línea de vía estrecha que enlazara el ferrocarril del Urola con Getaria y una segunda del Urola con Mekoalde. A través de esta última saldría el tonelaje desembarcado. *Ibidem*, pp. 171-173.

En 1947, el ingeniero Iribarren, encargado de realizar el anteproyecto, planteaba tres fases para llevar a cabo tamaña empresa:

- En la primera, tras la ejecución del acceso ferroviario con su estación y almacenes, en *Tronpape*, se construirían 300 m lineales de dique-muelle con 100 m de dique de abrigo. En el dique-muelle se alcanzarían profundidades del orden de los 10 m, que permitirían dar cabida a buques de hasta 5.000 tn, 110 m de eslora, 15 m de manga y 7,5 m de calado. Con estas ampliaciones se conseguiría una superficie abrigada de 8 ha y una potencia de tráfico mercantil de 400.000 tn anuales. El presupuesto sería de 46.977.141,51 pts.
- En la segunda, se procedería a la prolongación del dique muelle hasta los 540 m, al que se añadiría 100 m de dique de abrigo, con lo que se llegaría a las 20 ha de superficie abrigada, con calados de 12 m, lo que posibilitaría el atraque de buques, incluso, superiores a las 10.000 tn.
- En la tercera, se añadiría un contradique de 230 m desde Alzako-Arria (primer saliente de la carretera de Zarautz) que se dirigiría hacia el dique anterior. Consiguiéndose con ello cerrar la totalidad de la bahía, alcanzando una superficie de flotación de 43 ha.

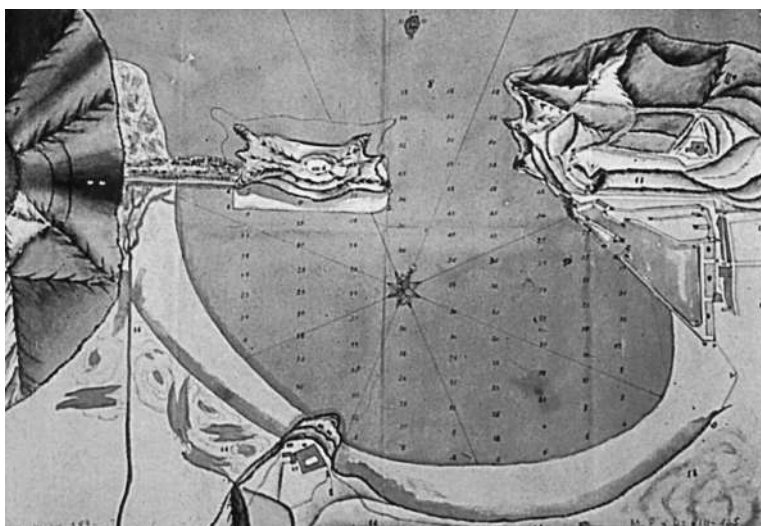
Las grandes dificultades técnicas que se planteaban, así como el alto coste de la obra, hicieron que se desestimara su ejecución. Solamente en la actualidad se ha conseguido acercarse a estos gigantescos planteamientos, al ganar al mar una amplia zona en *Tronpape*; aunque su destino no haya sido para la llegada del ferrocarril, sino de la carretera y para la instalación de grandes naves con zona de carga y descarga de mercancías¹⁹⁷.

7.2. Los proyectos de la bahía de La Concha y del puerto del Urumea en Donostia

A lo largo de los s. XVIII y XIX se efectuarían grandes proyectos en la capital, con el objetivo de potenciar su valor comercial del momento, muy alejado de la realidad portuaria donostiarra actual.

7.2.1. El cierre occidental de la bahía de la Concha

En 1773, el ingeniero Sánchez Bortt planteaba el cierre de la boca occidental de la bahía, uniendo para ello Igeldo con la isla de Santa Clara. Esta obra consistiría en levantar una escollera de 30 m de ancho, que sirviera de cimiento de dos murallas paralelas¹⁹⁸, protegidas por una escollera exterior. Además, en la parte resguardada de la isla, se efectuaría el muelle instalando 6 fuertes amarraderos,



Proyecto de cierre occidental de la bahía de Donostia del ingeniero Sánchez Bortt.

197. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria...* Op. Cit., pp. 171-173.

198. La exterior, que sobresaldría doce pies sobre el nivel de las mayores mareas, tendría un espesor de siete, y de cinco la del lado de la bahía que se levantaría doce pies sobre aquel nivel. Aquella iría coronada en toda su longitud por una sobre muralla de cinco pies de grueso, y dieciocho de alto, con el fin de preservar en lo posible, el fondeadero de los vendavales del noroeste. IZAGUIRRE, Ricardo de: Op. Cit., p. 50.

así como viejos cañones de gran calibre hincados en el cuerpo de la fábrica. El espacio entre el muelle y el acantilado de la isla se rellenaría, para construir almacenes y talleres de servicio portuario.

Este proyecto permitiría poner en valor los arenales y juncales que había desde *Loretopea* hasta Igeldo, donde se podrían instalar tinglados, diques y gradas para construir embarcaciones, revalorizando los terrenos adquiridos por el marqués de Iranda, Simón de Arago¹⁹⁹.

Pese al interés del proyecto, el Consulado no podía asumir el coste de las obras; además, se descartaba el duplicar los derechos de avería, porque limitaría la llegada de mercantes. Si bien pudiera atraer a los de la Compañía de Caracas, que atracaban en Pasaia, estos no aportarían ingresos ya que estaban exentos del derecho de avería. Por todo ello proponía la construcción del fondeadero en vez de la dársena.

A principios del siglo XIX seguía latente la misma idea, de este modo, el Consulado encargó a Silvestre Pérez, en 1820, el diseño de un nuevo proyecto. Éste consistiría en levantar un murallón sobre escollera, entre Igeldo y la isla, con un presupuesto de 120.000 reales. En 1821, el arquitecto Eustaquio Güemes continuaría con las obras. Cuando aún los trabajos no habían llegado a la mitad, fueron paralizados, en 1822, por falta de medios económicos. Pese al tiempo transcurrido, parte de esta obra se puede apreciar todavía en bajamar, principalmente con ocasión de las mareas vivas²⁰⁰.

El cierre occidental de la bahía volvió a ser planteado en un nuevo proyecto, en esta ocasión de Lafarga, en 1871, que fue modificado en 1873, y comenzado a ejecutarse en 1887, pero que fue paralizado al poco tiempo²⁰¹. Este proyecto hubiera podido posibilitar la construcción de una gran dársena en los juncales del Antiguo, permitiendo el atraque de buques de gran porte; idea desestimada porque obligaría a trasladar el movimiento comercial al otro extremo de la bahía²⁰². El presupuesto ascendía a 447.784 pts²⁰³.

En torno a estos proyectos, de génesis de una gran dársena comercial en la bahía, se suscitó, en 1889, un amplio debate y posturas opuestas, principalmente por el peligro que entrañaba para la playa²⁰⁴, y la repercusión negativa que podría tener para el sector del veraneo, cada vez más en auge.

En 1912 se volvió al tema de cierre de la bahía, en esta ocasión, proponiendo unir el monte Igeldo con la isla por medio de un muro que permitiera pasar dos vehículos y un tranvía. El fondeadero se utilizaría para buques mercantes y de pesca. De paso, se modificaría la regata que desaguaba allí²⁰⁵.

Pero, como en otras ocasiones, no se materializó el proyecto, hasta que en 1916, el ingeniero Luis Balanzat diseñó un nuevo cierre, con un presupuesto de 34.506 pts. Este consistía en trazar un dique de 335 m, con un basamento de escollera y sobre él se levantaría un macizo de mampostería de 2 m de ancho y 2 de altura²⁰⁶.

Hasta el año 1926 se continuaba hablando de esta idea, pero se optó por no llevarla a la práctica porque los tiempos habían cambiado, priorizando la riqueza turística sobre la comercial. Donostia pasaba de pretender ser un gran puerto comercial, que era sustituido por Pasaia, a ser un lugar de baños y playa. Después vino la *Belle Époque* y compensó económicamente, al menos en parte, los potenciales ingresos comerciales.

De haberse hecho realidad estos proyectos habrían transformado totalmente la fisonomía de la fotografiada bahía de La Concha. Desde nuestra perspectiva actual resulta difícil imaginar un gran puerto comercial en la capital de Gipuzkoa.

199. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 51.

200. *Ibidem*, p. 54.

201. SAEZ GARCÍA, Juan Antonio: "Infraestructuras..." *Op. Cit.*

202. La comisión encargada de su revisión introdujo algunas variaciones a lo proyectado por Lafarga: que el muelle oriental de la isla tuviera en lugar de 200 m solamente de 130 a 140 m, que el muelle de ribera aumentase hasta ganar un metro sobre la pleamar y que el muelle de cierre tuviera la dirección S-SO. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, pp. 55-62.

203. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, pp. 68-69.

204. *Con solo tres o cuatro vapores descargando en el proyectado fondeadero, el negro polvo del carbón que se extenderá sobre las aguas hará que se alejen los más intrépidos bañistas en La voz de Guipúzcoa de 19-II-1891*, recogido por IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 72.

205. Pensaban que mejoraría las corrientes submarinas que arrastraban las piedras desprendidas de las canteras y que se depositaban en la playa. Como ocurre actualmente, de hecho, siguen saliendo cada año según los temporales, tanto piedras y rocas del fondo como procedentes de los cimientos de la cárcel, pese a los recientes trabajos de limpieza de piedras realizados en la playa de Ondarreta.

206. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, pp. 74-76.

7.2.2. El puerto del Urumea

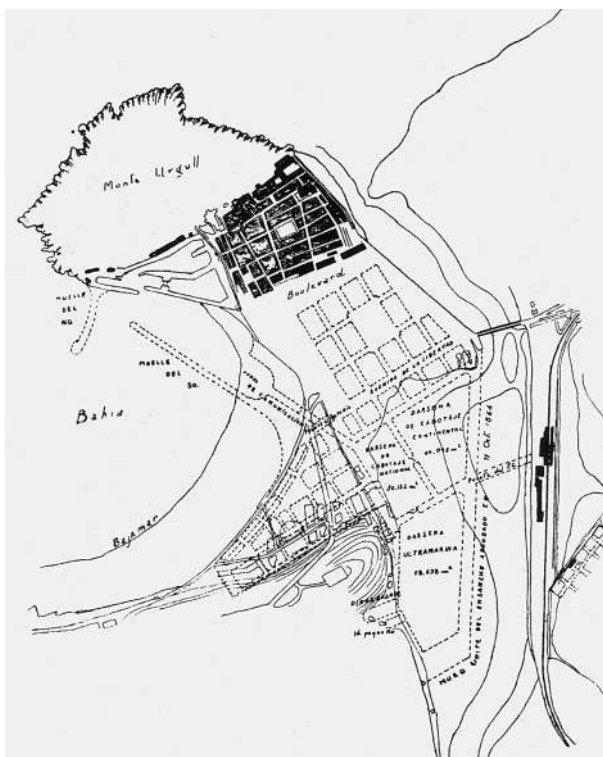
Otros proyectos fallidos para la ampliación del puerto donostiarra se fundamentaron en la ocupación portuaria de los terrenos del futuro Ensanche, que se crearía tras el derrumbe de las murallas. El primero partió del ingeniero francés Wisocq, que pensó reformar el antiguo puerto de Santa Catalina, comunicándolo con la bahía para evitar la barra del Urumea. Proponía una dársena cerrada capaz para buques de 700-800 tn con un antepuerto de gran amplitud. Para ello, solicitaba al Ayuntamiento la cesión de los terrenos comprendidos entre el Urumea y San Bartolomé²⁰⁷.

Posteriormente, en 1859, fue el ingeniero Manuel Estibaus el que desarrollaría el planteamiento anterior, con la misma pretensión del proyecto del cierre de la bahía, la de convertir Donostia en un notable puerto mercantil. Con la apertura de la línea de ferrocarril, con mucho eufemismo, se pretendía trasladar el comercio norteamericano desde Barcelona a Donostia, efectuándose directamente la carga y descarga de los buques al tren. Los muelles permitirían el aumento del tonelaje de las naves desde las 360 tn de entonces, hasta las 1000 tn²⁰⁸ de un futuro.

El río Urumea se desviaría hacia la bahía mediante un canal de acceso con esclusas (como las de los canales europeos en auge en aquellos años) para permitir la entrada y salida sin esperar a la marea alta. Las cuatro dársenas propuestas tendrían 212.000 m² de superficie total²⁰⁹.

Con la realización del rompeolas, ya aprobado por real orden de 1858, se formaría un buen antepuerto, que enlazaría mediante un espigón con el canal. Se completaría el proyecto con la construcción de un dique de carenar²¹⁰.

Además del proyecto de ampliación de la bahía, Francisco Lafarga elaboraría un segundo proyecto de dársenas en el Urumea, en 1869, basado en el de Estibaus; pero adaptado a las necesidades surgidas con el ensanche de Cortazar, que se iba a realizar tras el derrumbe de las murallas²¹¹.



Proyecto de de puerto del Urumea en Donostia del ingeniero Lafarga.

207. Siendo Ministro de Fomento Pedro Salaverría, se aprobó por real orden de 1857 el proyecto del fondeadero. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, pp. 57-58.

208. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, pp. 59-61.

209. Facilitaría el proyecto el hecho de que los terrenos existentes en esa zona tenían entonces poco valor económico. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, pp. 59-61.

210. El presupuesto total ascendería a 40 millones de reales. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, pp. 59-61.

211. En 1864 se publicó un real decreto mandando derribar las fortificaciones, lo que aumentaba la necesidad de ejecutar el fondeadero. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 61.

En el proyecto se diseñaban tres dársenas, una dedicada al comercio de cabotaje nacional con 30.132 m², la segunda para los barcos de comercio europeo con 40.095 m² y la tercera y mayor, con 58.638 m², para los buques de comercio ultramarino; todas alcanzarían calados entre 6,30 y 7 m. El presupuesto de estas obras ascendería a 4.524.018 escudos²¹².

El canal tendría 280 m de largo y una profundidad de 7 m, excavados en arena con un barco-puerta de 25 m, que serviría, a su vez, de esclusa. Para permitir el tránsito urbano se instalaría un puente giratorio sobre el canal. El presupuesto de todas las obras alcanzaría los 6.581.305 escudos²¹³.

Pese al planteamiento elaborado, el mismo ingeniero lo desestimó por grandioso y poco práctico, ya que la ciudad no tenía tanto atractivo comercial como para compensar tal gasto.

Por su parte, Eustasio Olasagasti, propuso una variante del proyecto de Wisocq, para comunicar las dársenas con la bahía a través de esclusas.

7.2.3. Mejora de las playas de la bahía de La Concha con espigones

Más recientemente, en 1968, se efectuaría un estudio, sin materializarse, de las posibilidades de ensanchamiento de las playas de La Concha y Ondarreta. Lo llevó a cabo la empresa SOGREAH, de Grenoble, planteando diversas propuestas basadas en la ejecución de varios diques con escolleras. Unos arrancarían del paseo del Tenis para dirigirse hacia la bahía, así como otros saldrían del dique del club náutico, prolongándose paralelos a la línea de playa de La Concha²¹⁴.

8. LAS INSTITUCIONES RESPONSABLES DE LOS PUERTOS

Las instituciones competentes sobre los puertos, así como responsables de costear la infraestructura portuaria, iban a ser muy diversas según los puertos y los tiempos. De este modo, se ocupaban de sufragar las obras portuarias las siguientes entidades: las Cofradías de pescadores, los Concejos y Ayuntamientos, las Juntas Generales y Diputación, la Corona y en contadas ocasiones la iniciativa privada²¹⁵. En el caso del puerto donostiarra, además, intervenían el Consulado y la *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*.

A finales del siglo XIX, las Cofradías, Ayuntamientos y Consulado iban a ceder la autoridad y competencia portuaria al Estado, pasando los puertos a depender de *Obras Públicas del Estado*²¹⁶.

A su vez, en 1982, fueron transferidos de la Administración del Estado a la *Comunidad Autónoma de Euskadi*²¹⁷. De este modo, actualmente, la organización y gestión de los puertos denominados menores, es decir todos menos Pasaia y Bilbao, le corresponde a la actual *Dirección de Puertos y Aeropuertos* del Gobierno Vasco, dependiente del *Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes*. El puerto de Pasaia, debido a su entidad, es gobernado por la *Autoridad Portuaria de Pasaia*, junta autónoma dependiente de *Puertos del Estado* del *Ministerio de Fomento*.

La Ley 27/1992 de *Puertos del Estado y de la Marina Mercante* adjudicaba la administración de las *Capitanías Marítimas* al *Ministerio de Fomento*, quien a través de la *Dirección General de la Marina Mercante*, asumía el ejercicio de las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil. De este modo, en el puerto de Pasaia reside una Capitanía de primera clase de la que dependen la Capitanía de segunda clase de Hondarribia y las de tercera clase de

212. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 63.

213. *Ibidem*, p. 63.

214. *Estudio preliminar de las posibilidades de ensanchamiento de las playas de La Concha y de Ondarreta en San Sebastián* por SOGREAH, Grenoble, Francia. *Boletín de la Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa*, 1995, p. 85.

215. En 1858, José Azlor de Aragón, conde del Real, planteó efectuar en Pasaia el *Proyecto de Mejora del Puerto*. Con un presupuesto de más de 43 millones de reales de vellón, para cuya financiación solicitaba que le fuese concedida la recaudación de los derechos de fondeadero y del tráfico mercante que tenía la Aduana de Pasaia. Por su parte en 1866, Bonifacio Ruiz de Velasco realizó, a su vez, un proyecto de almacenes y muelle en el mismo puerto, que fue concedido por real orden, al año siguiente. LARRINAGA, Carlos: "Pasaia..." *Op. Cit.*, pp. 79-98.

216. Por ley de 1880 se declaraba el puerto de Donostia como de segunda categoría correspondiéndole, por tanto, al Estado su conservación y mejora. Por su parte, Pasaia fue clasificado puerto de interés general de segundo orden, por su relevancia mercantil y militar, según la ley del 7 de mayo de 1880, y puerto refugio por la ley de 20 de julio de 1883. En ese mismo año, también se declaraba al puerto de Getaria como puerto refugio. *Revista ...Op. Cit.*, p. 175.

217. Por el real decreto 2.380/1982 de 14 de mayo.

Donostia y Getaria. La actividad marítima pesquera, por su parte, pasaba a depender del *Ministerio de Agricultura, Pesca y alimentación*, aunque también tenga competencias en la materia el *Departamento de Agricultura y Pesca* del Gobierno Vasco²¹⁸.

9. EL DISEÑO DE LOS PUERTOS: INGENIEROS Y ARQUITECTOS

Las obras portuarias, como hemos visto, fueron proyectadas primero por ingenieros militares, que se estructuraron como cuerpo en 1710, como el coronel de ingenieros Pedro Olano que diseñó un muro de costa y un muelle en Hondarribia, en 1769²¹⁹. Hay que mencionar también, el proyecto del coronel de Infantería e Ingeniero jefe Lorenzo de Solís para las calas Kodemasti y Cala Bursa (Alabortza), en la bocana del puerto de Pasaia, cuyo plano publicamos en estas páginas²²⁰. En Donostia trabajó el teniente de navío de la Real Armada y miembro de la Real Academia de San Fernando Julián Sánchez Bortt, a partir de 1774, en el proyecto de remodelación de la dársena²²¹.

Posteriormente iban a asumir la dirección de los proyectos de puertos los ingenieros de Marina, al menos desde 1770, cuando se creó este cuerpo²²². De todos modos, ambos cuerpos de ingenieros trabajaron paralelamente en distintos puertos, según la entidad de la obra que realizaban. En el caso de que el proyecto estuviera asociado a la seguridad de la Corona el responsable iba a ser un ingeniero militar.

En el siglo XVIII, destacaba la figura de maestro cantero Francisco de Ibero que realizó en 1765 un proyecto de remodelación de los muelles de Mutriku²²³. En ese siglo, encontramos trabajando en los proyectos de ampliación de la dársena donostiarra al arquitecto hidráulico Pedro Ignacio de Lizardi²²⁴. También hubo otros ingenieros como Carlos Campuzano que, en 1852, proyectó el primer faro de Hondarribia²²⁵, así como también el denominado faro de la Plata en Pasaia, en 1855²²⁶.

Muchas obras fueron emprendidas por constructores, los denominados maestros canteros y agrimensores, como Juanes de Echanique, de Hondarribia, que como hemos visto, había construido un muelle en esa localidad en 1656²²⁷. En 1767, los maestros Juan Bautista Izaguirre, José Antonio de Imaz y Dionisio de Arriola, así como Juan de Legarra, Martín José de Uriarte y el carpintero Antonio de Berrotarán trabajaron en el barrio de La Marina, de ese mismo puerto²²⁸. En Getaria el cantero Velsua de Ugarte intervino en la construcción del denominado *pasadizo*²²⁹. En 1838, el maestro perito Antonio de Araquistain, de Deba, informaba sobre la situación de los muelles de Donibane²³⁰.

Muchos ingenieros, lógicamente, trabajaron en varios de estos puertos como Mariano José de Lascurain que en Getaria, en 1837, diseñó el puente colgante para el *pasadizo*²³¹. En Hondarribia²³²

218. SAEZ GARCIA, Juan Antonio: "Intraestructuras..." *Op. Cit.*

219. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^ª: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, *Op. Cit.*, pp. 121-123.

220. Por un importe de 265.970 reales de vellón. El objetivo de estas obras era levantar grandes paredes de contención con altura superior al nivel de las pleamareas vivas, para evitar la llegada al puerto de los derrumbes de piedra de la ladera de Jaizkibel, así como del barro arrastrado por los arroyos que en ellas desembocan. En 1752, el propio ingeniero perfilaba el proyecto de *Cala de la Burza*. Las obras fueron adjudicadas al maestro cantero de Donostia, Santiago de Mendiola, que se comprometía a llevarla a cabo en 10 meses, ejecutándola con ... *pedra sillar tizon y soga, quattro pies de largo dos y medio de ancho y un pie y quartto de alto pulgadas mas, o, menos en las dos primeras dimensiones a razon de tres Reales de vellon cada pie cubico que sera de buena calidad limpios y sanos los sillares, a satisfacion del dicho Inxeniero de los Canteros de Ullia, o, de las cantteras de donde extrajeron las piedras de la Iglesia del Pasaxe ... (Archivo General de Simancas: Marina, leg. 288)*. De estas obras permanece todavía un fragmento de muro, semioculto por los derrumbes posteriores en Cala Bursa, así como en el otro extremo de la cala, los cimientos y el vaciado de la roca madre.

221. MÚGICA, Serapio: *Op. Cit.*

222. ASTIAZARAN ACHABAL, M^ª Isabel: *Op. Cit.*, p. 8.

223. Elaboró un informe proponiendo demoler el morro del muelle y efectuar un murallón en el paraje de Aritxirri, con un presupuesto de 58.500 reales de vellón. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, pp. 174-175. Además dirigió la planificación de los Caminos Reales de Gipuzkoa a partir de 1754. ASTIAZARAN ACHABAL, M^ª Isabel: *Op. Cit.*, p. 7. Diseñó también una ingeniosa solución para aprovechar los recursos hidráulicos de los canales de la ferrería de Agorregi, en Aia. IBAÑEZ, Maite, TORRECILLA, M^ª José, ZABALA, Marta: *Burdinaren Industri*, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia-San Sebastian, 2001, Bertan, 16, p. 21.

224. Había nacido en Asteasu en 1709. ASTIAZARAN ACHABAL, M^ª Isabel: *Op. Cit.*, pp. 33 y 36-37.

225. SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel: *Op. Cit.*, pp. 12-15.

226. HERRERAS, Beatriz, ZALDUA, Josune: "Industria y patrimonio en la bahía de Pasaia", *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*, Pasaiko Udala, 2007, pp. 17-18.

227. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^ª: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia...Op. Cit.*, p. 115.

228. *Ibidem*, pp. 121-123.

229. Según CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p.154, se le denominaba también Juan Ugarte de Belsua, conocido constructor que era originario de Bermeo, donde había realizado también obras en el puerto chico.

230. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 117.

231. BENITO DOMINGUEZ, A.M.: *Estudio histórico del puerto de Getaria... Op. Cit.*, pp. 141-144.

232. BENITO DOMINGUEZ, A.M.: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia, Op. Cit.*, pp. 126-129.

construyó en la Marina el muelle denominado *Kai-zaharra*. Trabajó también en Pasaia en 1838 en muelles de Donibane²³³. De igual modo, el ingeniero de Bizkaia Francisco Lafarga emprendió el proyecto de mejora del puerto de Getaria en 1885²³⁴. En Hondarribia construyó el nuevo faro en 1878²³⁵. Así mismo, en Donostia participó en los proyectos para el cierre occidental de la bahía (1866, 1871, modificado en 1873)²³⁶, además, del diseño de las dársenas del Urumea, en 1869²³⁷. Por último, en Pasaia trazó el proyecto de remodelación del puerto del año 1866²³⁸.

En la primera mitad del siglo XX, el ingeniero Ramón Iribarren, como veremos, trazó múltiples proyectos en casi todos los puertos gipuzkoanos. A finales de ese siglo, Francisco Assas, como ingeniero jefe del *Servicio de Puertos de Gipuzkoa*, proyectó igualmente la gran mayoría de las modificaciones y ampliaciones de los puertos dependientes del Gobierno Vasco.

Durante varios siglos, muchas obras portuarias se realizaban sin proyecto específico o por semejanza a otras anteriormente construidas, sin hacer planteamientos teóricos. Sin embargo, ya desde el siglo XIX, pero principalmente en el XX, comenzaban los estudios concienzudos, la experimentación sobre cuestiones técnicas y las soluciones novedosas para cada uno de los problemas planteados.

Pese a todo, muchas obras de puertos diferentes son muy similares, ya que los ingenieros contemporáneos recurrieron a las mismas o parecidas soluciones. Así mismo, como las obras se dilataban tanto en el tiempo, se llegaban a ejecutar, y también hoy día se efectúan, varios proyectos: un anteproyecto, primer proyecto, proyecto reformado e incluso proyecto reformado del reformado. Muchas veces, no eran alteraciones fundamentales sino simplemente modificaciones presupuestarias, ya que al pasar el tiempo cambiaba la situación económica; otras planteaban una mejora en las soluciones diseñadas.

Actualmente, en los proyectos de obras portuarias, como en todas las obras públicas se efectúan estudios geológicos y de impacto ambiental previos, así como controles arqueológicos de obras, en las zonas de presunción arqueológica.

A continuación destacaremos dos de los ingenieros citados, uno del siglo XIX, Manuel Peironcely, y otro del XX, Ramón Iribarren.

9.1. Manuel Peironcely

Peironcely fue un ingeniero de caminos madrileño, destinado en Gipuzkoa, que jugó un importante papel en las obras de infraestructura vascas, coincidiendo, como dice Larrinaga, con la primera industrialización²³⁹.

Proyectó la remodelación integral del viejo puerto donostiarra, como hemos visto, duplicando su capacidad mediante una amplia dársena, con una nueva explanada junto a la muralla y un moderno espigón²⁴⁰.

En el puerto de Pasaia, acometió un amplio proyecto de mejora y ampliación diseñando el dique de la dársena de la Herrera, su dragado, la demolición de la escollera de Salinas, el canal de acceso a la dársena y obras en el distrito de Antxo, así como toda la infraestructura de apoyo²⁴¹.

Del mismo modo, se ocupó del puerto de Deba, donde desarrolló un estudio integral del puerto, intentando solventar los problemas del momento; principalmente, las dificultades que la peña de la Cruz entrañaba en los movimientos de los barcos, ya que contenía las arenas de la playa de Ondarbeltz, taponando a menudo la entrada al puerto. Tras proceder a su voladura, en 1857, se construyó el dique de encauce de la ría²⁴².

233. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M: *Op. Cit.*, p. 117.

234. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria...* *Op. Cit.*, pp. 151-154.

235. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, *Op. Cit.*, pp. 132-134.

236. SAEZ GARCIA, Juan Antonio: "Infraestructuras..." *Op. Cit.*

237. IZAGUIRRE, Ricardo de: *Op. Cit.*, p. 61.

238. LARRINAGA, Carlos: "Pasaia..." *Op. Cit.*, pp. 79-98.

239. Nacido en 1818 y fallecido en 1884. Vivió en Gipuzkoa, formando una saga familiar que ha llegado hasta nuestros días. LARRINAGA, Carlos: *El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao, 2007. Recogida en la versión de internet.

240. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 137.

241. *Revista...* *Op. Cit.*, pp. 116-118.

242. ALDABALDETRECU SAIZ, Francisco: *Monreal de Deva*, Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, 1970, pp. 82-84.

Al margen de los puertos participó en el diseño de otras obras de infraestructura, como en el proyecto del canal de enlace entre Donostia y Tolosa, planteando con ello la unión de los ríos Oria y Urumea mediante esclusas. Plan que no llegó a realizarse por la lentitud de la navegación a través de los canales.

Peironcely extendió también su labor a otros puertos, además de los gipuzkoanos, como al de Bilbao. Participó, además, en otros proyectos terrestres, como en la infraestructura ferroviaria, en concreto en la línea de ferrocarril entre Ciudad Real y Badajoz o en los ferrocarriles del Noroeste.

Por otra parte, ejerció actividad docente siendo profesor y director de la Escuela de Ingenieros de Caminos²⁴³.

9.2. Ramón Iribarren

Ramón Iribarren²⁴⁴, fue un ingeniero irunés, director del Grupo de Puertos²⁴⁵ desde 1929. Este ingeniero destacó por su ingente obra, tanto de infraestructura portuaria, como de investigación y publicación. Fue pionero en el estudio de las obras exteriores de los puertos, a partir del novedoso análisis de los frentes de ola, que plasmaría en su *Método de los planos de oleaje*, además de en la *Fórmula*²⁴⁶ y el *Parámetro de Iribarren*:

*Estos pequeños y, por consiguiente, difícilmente abrigables puertos de pesca de bajura, están sometidos a la violenta acción de los temibles temporales del Cantábrico, por lo que sus condiciones de utilización eran muy deficientes y hasta sumamente peligrosas, habiéndose producido, en varios de ellos, numerosos naufragios. Al constituirse el [Grupo] se intentó corregir estas deficiencias tratando de determinar sus causas a base de los tratados de obras marítimas.... Desgraciadamente, dichos tratados eran meramente descriptivos: se reducían, casi exclusivamente, a la descripción de obras marítimas ya ejecutadas, tratando de explicar...las razones de los éxitos o las causas de los numerosos fracasos..., pero faltando en todos ellos lo que es fundamental de la técnica, o sea, los métodos de cálculo de carácter general*²⁴⁷.

Además de su aporte teórico efectuó investigación experimental, poniendo en práctica sus hipótesis sobre el comportamiento del oleaje, la dinámica litoral, el fenómeno de las resacas y los movimientos de arenas. Experimentó en los puertos vascos, levantando por primera vez los planos de oleaje. Éstos le servirían para plantear los diques de encauzamiento de las rías²⁴⁸, con el objetivo de fijar las barras y formar playas más amplias y controladas.

A partir de 1945, analizó el desplazamiento litoral de arenas, estudiando el flujo de energía para el cálculo de dicho transporte. En 1950 desarrolló el *Parámetro* o *número Iribarren*, con el fin de discriminar el límite entre la rotura y la reflexión del oleaje en una playa²⁴⁹.

Fue creador de la Escuela de Ingenieros Proyectistas, miembro del Consejo de Obras Públicas y profesor de la Escuela de Caminos²⁵⁰. Iribarren además, divulgó sus conocimientos y experiencias en una extensa obra bibliográfica²⁵¹.

Trabajó en, prácticamente, todos los puertos gipuzkoanos, y entre ellos en el de Mutriku, donde experimentó su aportación a la técnica marítima: el *método de los planos de oleaje*, que permitía conocer el avance de la ola, teniendo en cuenta el efecto de las profundidades y la forma de las costas, así como las obras construidas. En 1932, efectuó el *Proyecto de rampa de rompeolas del Puerto de Motrico*, que incluía el primer plano de oleaje de la Historia de la ingeniería portuaria.

243. LARRINAGA, Carlos: *El ingeniero... Op. Cit.*

244. Nacido en Irún en 1900 y fallecido en Valencia en 1967. <http://www.euskomedia.org/aunamendi/69804/133988>.

245. Institución, entonces creada, donde estaban integrados todos los puertos de la provincia salvo Pasaia. *Ibidem*.

246. Que relaciona el peso de la escollera con la altura de la ola, las constantes trigonométricas del talud y la densidad del bloque. *Ibidem*.

247. *Ibidem*.

248. Propuso una nueva fórmula para el cálculo de diques de escollera, la denominada *Fórmula Iribarren*. *Ibidem*.

249. *Ibidem*.

250. En esta Escuela, instaló el *Laboratorio de Puertos*, donde realizaba prácticas de ensayos, con modelos reducidos, para el diseño de estructuras marítimas, reproduciendo el oleaje y las condiciones de los temporales. *Ibidem*.

251. Entre ella, los libros de 1938: *Una fórmula para el cálculo de los diques de escollera y Cálculo de diques verticales: el método dinámico-estático debidamente modificado llega a resultados satisfactorios* y el de 1954: *Obras marítimas: oleaje y diques*; así como diversos artículos en la *Revista de Obras Públicas* entre 1947 y 1952, como "Obras de abrigo de los puertos: planos de oleaje", "Corrientes y transportes de arenas originados por el oleaje" y "Los aparatos productores de oleaje artificial en el Laboratorio de Puertos, de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos". *Ibidem*.

Por otra parte, efectuó proyectos en muchos otros puertos de la Península como en Palma de Mallorca, Cádiz y La Coruña, así como en el extranjero, en Guinea, Colombia, Australia y EEUU, entre otros.

10. LA PROBLEMÁTICA DE LAS BARRAS Y PLAYAS. LOS DIQUES DE ENCAUZAMIENTO

Desde el origen de los puertos uno de los mayores problemas que se han planteado, es el de las barras, su movilidad y la dificultad de atravesarlas. Este inconveniente ha supuesto para el navegante y pescador, múltiples daños materiales, embarcaciones naufragadas o golpeadas, y valiosas pérdidas humanas:

*(...) esforzándose los pobres mareantes ahora algunos años a construir a costosas y largas expensas un muelle en el puerto o caleta comunmente llamado de Asturiaga, sitio avanzado en alguna distancia más allá de la barra para que viéndose asaltados y combatidos de recios temporales y furiosos impetus de mares bravas, pudiesen tener el refugio de asegurar sus vidas en interin que serenándose el tiempo y poniéndose tranquilas las mares pudiesen pasar la barra sin exponerse al manifiesto riesgo de ser ahogados (...)*²⁵²

La mejora de las condiciones de la barra ha sido una constante a lo largo de la Historia de muchos puertos de ría. En el caso de Orio, hay documentadas obras en la barra del río Oria²⁵³ desde 1533, cuando las Juntas Generales aportaron 200 ducados para su mejora. En 1574, se autorizó la imposición de un arancel sobre el tráfico de las embarcaciones, para esos mismos fines²⁵⁴. Debido a los escasos resultados obtenidos en las obras de mejora de la barra, a finales del siglo XVI, se acordó que



La desembocadura del Oria en el plano del Atlas de Teixeira Descripción de las costas y puertos de España.

252. Tal y como se deduce del texto, los movimientos de la barra de la desembocadura del Bidasoa, así como el enarenamiento del canal, impedían la entrada al puerto del Puntal de las embarcaciones mayores de 400 toneladas. Por este motivo se vio la necesidad de modificar las instalaciones del fondeadero de Asturiaga, para favorecer el albergue de las naves en caso de temporal, como se exponía en el acta municipal de 1730. BENITO DOMÍNGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., pp. 120-121.

253. A lo largo de los siglos, el río ha divagado en el meandro, llenando la desembocadura de aluviones que han dificultado el acceso por mar, formando una peligrosa barra, que iba a condicionar la actividad del puerto y la navegación a través de su ría, y que iba a ser la causante de múltiples naufragios.

254. El arancel gravaba: (...) a cada chalupa o baxel de cuatro toneles por abaxo que sea de nuevo astillero que saliere o entrare por la dicha barra un real y a cada ala o galuxa otro real. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Op. Cit.*, p. 140.

la mitad de lo que se recaudase, por incumplimiento de las ordenanzas municipales número 49 y 50, se destinase a gastos de la barra²⁵⁵. En 1609, se invirtieron 14.000 ducados para hacer los tramos más complejos del dique de la barra. Dos años más tarde, se solicitó al Rey la potestad para aplicar unos impuestos sobre el hierro que saliese y la vena que entrase por la ría, para destinarlo a la continuación de esa obra. Esta preocupación se reflejaba en el texto de 1622 de Teixeira:

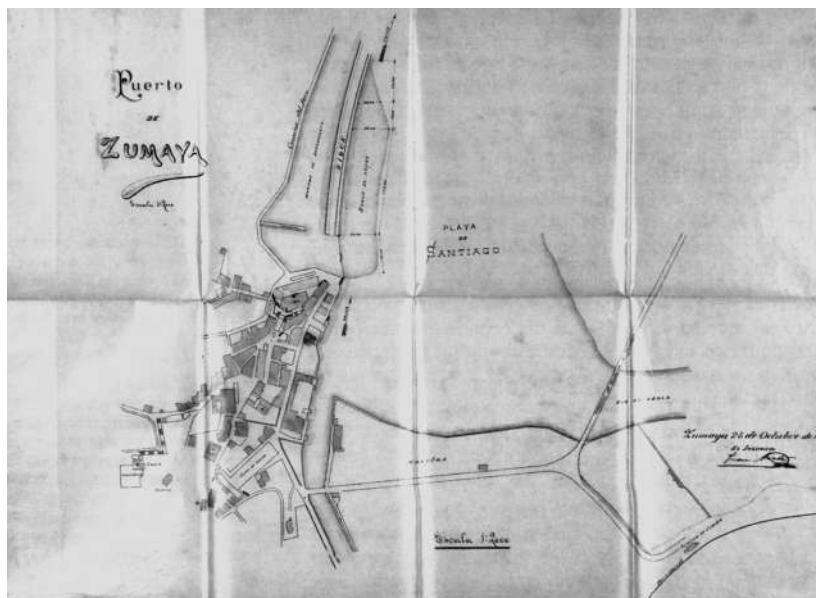
De San Sebastián dos leguas al poniente está la villa de río Orio de Orio, en la orilla de hun río de la parte del oriente. Es lugar de razonable población, abierto. El río tiene en su barra poco fondo, aunque dentro le tiene para poder ancorar navíos de grande porte. Fabrican en este puerto navíos, aunque no tan grandes como en el Pasaje por el poco fondo, como queda dicho, de su barra. Tratose los años pasados de abrirla para lo qual se enpesó un muelle de la parte de levante. Passa este río por la villa de Tortosa dexando con sus aguas regadas a toda esta provinçia. También se a yntentado aser navegable, por poder traer en barcos el hierro que con su corriente se lava en muchas errarías²⁵⁶.

En Hondarribia, la misma cuestión de la barra se ponía de manifiesto también en 1785:

Al Nordeste cae el Puertto de Mar. La Barra por donde se entra en él, es una grande, y larga Playa de Arena, que atraviesa de España a Francia. Haze Frente al impetu, y Olas de Mar, que cuando se embrave-se, rompen allí furiosamente, y tiene dos transitos ó entradas á los extremos de la Playa, la una por cerca, y a raiz del Promontorio Olearso, por el puesto que llaman Arcaizpea, la otra por punto a Ondarranzu, ó Ondarraizu, que es Arenal situado a la partte De Francia. Mudanse á tiempos estas entradas, cegándose ya la una, ya la otra, quedando á vezes en una sola, y á mas á medio de la Playa, ya más arribada á esta, o á aquella partte. Es peligrosa en tiempo de alguna gran tempestad, ó alboroto Del Mar, y por esso los Barcos que en semejanttes ocasiones pretenden entrar en el Puertto, suelen valerse del favor de los Marineros de la Ciudad que sin reparar en el inminente peligro a que se exponen, acuden con Lanchas, á dar socorro á los necesitados, y ponerlos en Salvo.

En el surgidero del Puerto hay de doze a treze brazas de fondo, ordinariamente le llaman Concha por la figura arqueada que tiene hacia la Barra, por donde se enttra en Agua, de siette à ocho codos en la maior creciente de mar, quedando en la menguante no mas de codo y medio²⁵⁷.

El problema se repetía en la desembocadura del Deba, así como en la del Urola, en Zumaia. A principios del siglo XX esta situación continuaba, sufriendo fuertes aterramientos el puerto fluvial de



Desembocadura del Urola en Zumaia.

255. Cuantías que no fueron suficientes para mantener en buen uso el canal. ENPARAN MUÑOZ, Romana: "Villa Real de San Nicolás de Orio. Introducción histórica", *Los barcos del Oria*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 1994, pp. 9-24.

256. ORELLA UNZUÉ, José Luis: "Geografías..." *Op. Cit.*, p. 138.

257. *Relación de la antigüedad y demas circunstancias mas recomendables de esta ciudad de Fuenterrabia para la obra del Diccionario Geográfico de España interesadas por la Real Academia de Madrid*. Este documento se halla tanto en el Archivo Municipal de Hondarribia: Libro de actas n. 130, de 18 de mayo de 1785, en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia, así como en el Archivo General de Gipuzkoa: *Apéndice Munita*, leg. 468. También ha sido publicado por PORTU, Florentino: *Op. Cit.*, pp. 2-21, y más recientemente, incluyendo cuestionario de la Real Academia y comentarios, en AGUIRRECHE DURQUETY, Carlos: "Hondarribia en el año de 1785", *Boletín de Estudios del Bidasoa*, 1992, 10, pp. 117-152.

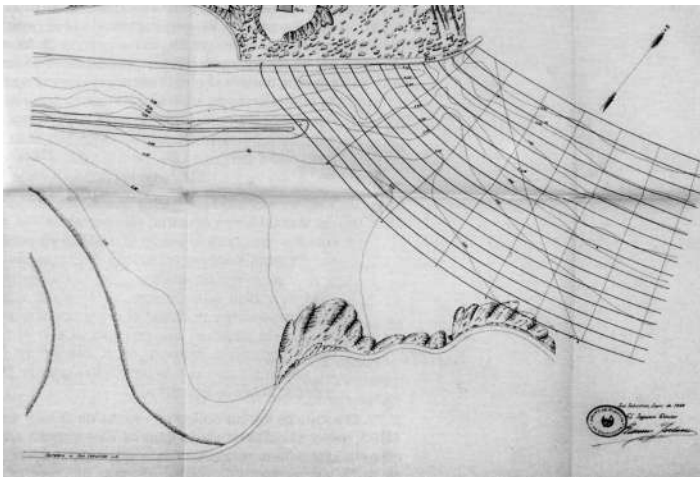
Zumaia, que obligó a realizar una intensa campaña de dragados en los años 1914 y 1915, así como el saneamiento de la Marisma de Arrangoleta. Desde 1922 hasta 1928, se ejecutó la prolongación del dique rompeolas y la terminación del desmonte del Banco del Cañón, con el objetivo de liberar el canal y facilitar la navegación.

De todos modos, a pesar de estos intentos de limpieza de la barra, la ría de Zumaia seguía en las mismas condiciones, debido a los aportes de arena de la playa de Santiago. Para evitarlo, Iribarren proyectó la construcción de un dique de encauzamiento en la margen derecha del río y la reparación del antiguo. Las obras fueron adjudicadas en 1939, terminándose su ejecución en 1948. El ingeniero puso en práctica sus teorías sobre la circulación de arenas y los efectos producidos sobre ellas por el oleaje. Esta realización permitió la ampliación de la playa de Santiago, con la consiguiente ganancia de terrenos al mar. Pese a esta obra, entre 1994 y 1995, fue necesario prolongar los dos diques de encauce, lo que permitió, a su vez, construir un amplio puerto deportivo.

Para fijar la barra del Deba, también Iribarren realizó, en los años treinta, un espigón de encauzamiento en la margen izquierda y el recrecimiento en 102 m del dique de la margen derecha, lo que provocó además, como en el caso de Zumaia, la estabilización y ampliación de la playa.

En Hondarribia la barra seguía siendo, a mediados de siglo XX, uno de los mayores inconvenientes para el tránsito naval, debido a su variación y poco calado. Para fijarla se construyeron sendos diques a uno y otro lado de la desembocadura. Iribarren, como en los casos anteriores, iba a diseñar el espigón hondarribitarra, que cerraría el canal por su margen izquierda²⁵⁸. Aplicó en este proyecto su investigación sobre los movimientos de arena de las desembocaduras de las rías, llegando a la conclusión de que se producían debido a un régimen periódico, que se desplazaba de oriente hacia occidente. Las obras fueron adjudicadas a Construcciones Oliden S.A, comenzando los trabajos en 1948 y terminándose en 1956²⁵⁹. Cumpliéndose las previsiones del ingeniero, se consiguió un aumento del calado del canal, la fijación y mejora de la barra del Bidasoa, así como la formación de una magnífica playa²⁶⁰.

Tal vez sea en Orio donde se han planteado, a lo largo del siglo XX, más proyectos para mejorar la barra. Así en 1903 se encargó el *Proyecto de mejora de la barra* al ingeniero Gaitán de Ayala, consistiendo en la construcción de un dique de encauce de escollera natural, en la margen derecha de la ría y la voladura de la peña Arribiribilla. Entre 1919 y 1923, se acometieron las obras del *Proyecto de mejora del puerto*, que iban a efectuar la prolongación del dique antiguo.



Proyecto de espigón en el puerto Zumaia.

258. En 1947 elaboró el *Proyecto de un dique de encauce exterior de la desembocadura del Bidasoa*. En 1952 tuvo que realizar el reformado de ese proyecto debido a la necesidad de aumentar el volumen de escollera y en 1954 el segundo reformado. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., pp. 155-166.

259. La longitud total del dique iba a ser de 1.100 m, realizado con escollera natural, salvo en los últimos 15 m que constituyeron el morro reforzado, compuesto por bloques de hormigón. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*... Op. Cit., pp. 155-166.

260. Los calados del canal aumentaron de 2 m a cerca de 5 m en BMVE, mejorando notablemente la navegación. *Liquidación del Proyecto de dique de encauce exterior de la desembocadura del Bidasoa*. 31-8-1957. BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Op. Cit., pp. 155-166.

Entre 1935 y 1936, en esta ocasión el ingeniero Iribarren, diseñó el *Proyecto de estrechamiento y mejora de la entrada de la ría de Orio*, mediante el cual prolongaría los diques anteriores, para conseguir mayor calado en la desembocadura. Durante las décadas de los años 40 y 50, se produjeron ampliaciones del dique exterior, así como del dique de encauce interior. Los violentos temporales de enero de 1965, coincidiendo con las mareas vivas, dañaron gravemente el espigón de la margen derecha de la ría, provocando el que las arenas de la playa pasaran sobre el dique deteriorado, cegando el canal de acceso al puerto. En 1966, para evitar situaciones similares, de nuevo Iribarren proyectó la *Reconstrucción de la canal de acceso al puerto de Orio*²⁶¹.

Con la construcción del puente de la autopista, en 1976, se produjeron graves inconvenientes a la navegación en la ría, siendo necesaria la realización por el ingeniero F. Huet Fuentes del *Proyecto de Acondicionamiento del cauce de la ría de Orio en el cruce con la Autopista*²⁶².

En 1979 Francisco Assas redactó el *Proyecto reformado del modificado de obras de mejora y ampliación de la playa de Orio*, planteando la prolongación del dique de encauce para estabilizar la arena de la playa, que culminaría en 1987 con el proyecto, realizado por el mismo ingeniero, de *Acondicionamiento de la Ría de Orio*. Éste consistía en la creación de tres espigones transversales²⁶³ perpendiculares al monte Amesti en la margen izquierda. Estos diques se construirían orientados en la dirección de salida del flujo vaciante de la ría, con la intención de reducir la anchura del canal, para que el agua consiguiese más velocidad y arrastrase los sedimentos del fondo mar adentro.

Pero estas obras acometidas no dieron los resultados previstos, por lo que se tuvo que emprender, entre 1995 y 1997, la costosa y espectacular construcción del dique exterior de abrigo²⁶⁴. Por otro lado, se efectuaría la prolongación de la escollera de encauzamiento de la margen oriental en 105 m, como continuación del dique de la playa. De este modo se configuraba la bocana, permitiendo, además fijar y ampliar el arenal, solución similar a la adoptada en Zumaia²⁶⁵.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRECHE DURQUETY, Carlos: "Hondarribia en el año de 1785", *Boletín de Estudios del Bidasoa*, 1992, 10, pp. 117-152.
- ALDABALDETRECU SAIZ, Francisco: *Monreal de Deva*, Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, 1970.
- ARBELAIZ, Juan José: *Grabados y planos de San Sebastián. Cuatro siglos de Historia (s. XVI-XIX)*, San Sebastián, 1993.
- ASTIAZARAN ACHABAL, M^a Isabel: *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, Kutxa Fundazioa, Donostia-San Sebastián, 1998.
- AYERBE IRIZAR, Miren; FERNANDEZ ANTUÑANA, César: "Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Gipuzkoa)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 649-663.
- AZCONA GUERRA, Ana Mercedes: "Del puerto comercial al puerto industrial: síntesis comparada de los puertos vascos de Pasajes y Bayona (siglos XVIII-XIX)", *Vasconia*, 31, 2001, pp. 67-90.
- BANÚS Y AGUIRRE, José Luis: *El fuero de San Sebastián*, Ayuntamiento de San Sebastián, 1963.
- BARKHAM HUXLEY, Michael, LOPEZ LOSA, Ernesto: "Pasajes, puerto pesquero", *Pasaia Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1999, pp. 74-145.
- BARKHAM HUXLEY, Michael: "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 29-75.

261. ENPARAN MUÑOZ, Romana: *Estudio histórico del puerto de Orio. Orio y su puerto en la historia*, Eusko Jaurlaritza/Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz. En espera de su publicación. Agradezco a la autora los datos facilitados.

262. *Ibidem*.

263. Posteriormente se ha rellenado el espacio comprendido entre el segundo y tercer espigón, formando un amplio muelle para usos pesqueros, donde se alberga una moderna Lonja, sede de la Cofradía, realizada recientemente.

264. Con un presupuesto de 2.000 millones de pesetas, el dique iba a tener 345 m y una cota de coronación de 16,30 m. LEONARD, Fernando: *Op. cit.*, pp. 91-95.

265. LEONARD, Fernando: *Op. cit.*, pp. 91-95.

- BENITO DOMÍNGUEZ, Ana M^a, ESTEBAN DELGADO, Milagros, IZQUIERDO MARCULETA, M^a Teresa: *El Bajo Bidasoa en Época Romana. Guía catálogo para la visita del museo de Santa Elena (Irún)*, Ayuntamiento, Área de Cultura, Irun, 1995.
- BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: "La arqueología subacuática en el País Vasco: una disciplina emergente", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1996, pp. 277-309.
- BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Getaria. Getaria, una villa volcada al mar*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1999.
- BENITO DOMINGUEZ, Ana M^a: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2010.
- BIKANDI, Juan J.: "Geografía e Historia del espacio marítimo vasco (II)", *Itsasoa*, 2, Etor, Donostia-San Sebastián, pp. 276-298.
- BLAZQUEZ, A.: "Descripción de las costas y puertos de España de Pedro Teixeira Albernas", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 1910, LII, 1^o-2^o trimestre, pp. 36-138, 180-233.
- CARO BAROJA, Julio: *Los vascos y el mar*, Istmo, San Sebastián, 1981.
- CASADO SOTO, José Luis: "Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1996, pp. 29-47.
- CASADO SOTO, José Luis: "El País Vasco y el mar. Desde los orígenes hasta el siglo XVIII", *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1995, pp. 16-75.
- CEREZO HIJANO, Francisco: *Guetaria, lo que fue, lo que es, lo que puede ser*, CAM, San Sebastián, 1970.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*. San Sebastián, Txertoa, 1986.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la Ballena*, Ediciones Vascas, 1961.
- COELLO, Francisco: *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar: Guipúzcoa*, Madrid, 1857.
- DIEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, Luis Miguel: *Ferrerías de Guipúzcoa (Siglos XIV-XVI)*, Haranburu, San Sebastián, 1983.
- EMPARAN ORTIZ, José Ramón: *El arrabal de la Magdalena: un barrio desconocido*. Cofradía de Mareantes de San Pedro, Hondarribia.
- ENPARAN MUÑOZ, Romana: "Villa Real de San Nicolás de Orio. Introducción histórica", *Los barcos del Oria*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1994, pp. 9-24.
- ENPARAN MUÑOZ, Romana: *Estudio histórico del puerto de Orio. Orio y su puerto en la historia*, Eusko Jaurlaritzza/Gobierno Vasco Vitoria-Gasteiz (en fase de publicación).
- ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Análisis histórico-institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, Vitoria-Gasteiz, 1991.
- ERQUICIA, L., SIERRA, R., URBIZU, M.C.: *Orio entre la ría y el mar*, CAM, San Sebastián, 1970.
- ESTEBAN DELGADO, Milagros: "La vía marítima en época antigua, agente de transformación en las tierras costeras entre Oiasso y el Divae", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 13-40.
- ESTEBAN DELGADO, Milagros: *El País Vasco Atlántico en época romana*, Universidad de Deusto, San Sebastián, 1990.
- FELIU CORCUERA, Alfredo; SAN BAUDELIO ARANA, José Antonio: *La Torre del Almirante y su cadena: bogando por la historia del viejo Passages*, Autoridad Portuaria de Pasajes, 2009.
- FERNÁNDEZ MARTINEZ, Montserrat; MONTECELO FUENTEGRÍA, Lourdes, HERRERO LICEAGA, Victoriano J.: *Fuentes medievales del archivo municipal de Mutriku (1237-1520)*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2007.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa: "Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico, desde Galicia hasta Flandes", *Actas del Congreso El Fuero de San Sebastián y su época*, San Sebastián, 1982, pp. 217-234.
- GARATE, Montserrat (1990): *La Real Compañía guipuzcoana de Caracas*, Sociedad guipuzcoana de ediciones y publicaciones, San Sebastián.
- GARCÍA Y BELLIDO, A.: *Esculturas romanas de España y Portugal*, Madrid, 1949.
- GARIBAY Y ZAMALLOA, Esteban de: *Compendio historial de las crónicas y universal historia de todos los reinos de España*. Amberes, 1571.
- GONZALES, Tomás: *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales ordenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas ... T. III*, Provincia de Guipuzcoa. Madrid, Imprenta Real, 1829.

- GOROSABEL, P.: *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y muñones de Guipúzcoa con un apéndice de Cartas-Puebla y otros documentos*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, T. IV (la primera ed. data de 1862).
- GOROSABEL, P.: *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, 3ª ed., La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, T. III (la primera ed. data de 1899-1901).
- GRACIA CARCAMO, J.: "La civilización pesquera", *Gran Atlas histórico del mundo Vasco*, T. 13.
- HERRERAS, Beatriz, ZALDUA, Josune: "Industria y patrimonio en la bahía de Pasaia", *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*, Pasaia Udala, 2007, pp. 15-42.
- HUXLEY, Selma, ENPARAN, Romana, ODRIOZOLA, Lourdes, APESTEGUI, Cruz: *Barcos del Oria. Astilleros y actividad portuaria*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1994.
- HUXLEY, Selma: "Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713", *Itsasoa*, 3, Etor, Donostia-San Sebastián, pp. 27-165.
- IBÁÑEZ ETXEBERRIA, Alex, SARASOLA ETXEGOIEN, Nerea: "El yacimiento arqueológico de Santa María la Real de Zarautz (País Vasco)", *Munibe*, 27, 2009, pp. 12-84.
- IBÁÑEZ, Maite, TORRECILLA, M^o José, ZABALA, Marta: *Burdinaren Industria*, Bertan 16, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia-San Sebastian, 2001.
- IMAZ, José Manuel: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI (documentos de la época)*, Imprenta de la Excm. Diputación, San Sebastián, 1944.
- IRIXOA CORTES, Iago: *Pasaia: orígenes (Siglos XIV-XVI)*, Pasaia Udala, 2009.
- IZAGUIRRE, Ricardo de: *Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián, Vasconia*, 1933 (reedición en *Boletín de la Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa*, 1995).
- LABURU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en Documentos Marítimos Antiguos*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1992.
- LARRINAGA, Carlos: "Pasaia 1861-1926: nacimiento y consolidación de un puerto industrial", *Patrimonio industrial en Pasaia: Defensa y difusión*, Pasaia Udala, 2007, pp. 79-98.
- LARRINAGA, Carlos: *El ingeniero de caminos Manuel Peironcely (1818-1884). Modernización y obra pública en la España del siglo XIX*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco, Bilbao, 2007.
- LEONARD, Fernando; IDOAGA, Andoni: *Euskal Herriko itsas-gida liburua. Guía marítima del País Vasco*, Dirección de Puertos y Transportes marítimos, 1986.
- LEONARD, Fernando: *Puertos de mar. Titularidad de la Administración de la Comunidad autónoma del País Vasco*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2003.
- LOPEZ LOSA, Ernesto: "Cambio técnico y conflicto en las pesquerías vascas: el vapor y el arrastre 1878-1936", en *VII Simposio de Historia económica. Cambio tecnológico y desarrollo económico*, Universidad de Bellaterra, Barcelona, 1994, pp. 91-108.
- MARTIN RAMOS, Angel: "Ciudad y puerto, o ciudad con puerto. El proyecto del Ingeniero Lafarga para el puerto de Pasajes de 1866", *Zainak*. 23, 2003, pp. 309-326. También en <http://hedatuz.euskomedia.org/2772/1/03090326.pdf>.
- MARTINEZ ALAVA, Carlos J.: *Mutriku. Historia eta ondarea. Historia y patrimonio*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2009.
- MARTINEZ DE ISASTI, Lope de: *Compendio historial de la Muy Noble y Muy leal provincia de Guipúzcoa*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, T. V, 1972 (su primera ed. es de 1850).
- MARTINEZ DIEZ, G., GONZALEZ DIEZ, E., MARTINEZ LLORENTE, F.: *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1991.
- MICHELENA, L.: "Guipúzcoa en época romana", *BRSVAP*, XII, 1956.
- MÚGICA, Serapio: "Provincia de Guipúzcoa", CARRERAS Y CANDI: *Geografía General del País Vasco-Navarro*, Ed. Alberto Martín, Barcelona.
- NOAIN MAURA, María José, NOAIN CENDOYA, José Luis: "El faro de Higer", *Boletín de Estudios del Bidasoa*, Luis de Urantz Kultur Taldea, Irún, 2000, n. 20, pp. 45-66.
- NOAIN MAURA, María José: *Los orígenes de Hondarribia. De su pasado romano a 1400*, Hondarribiko Udala, 2005.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Estudio histórico del puerto de Zumaia. Zumaia, historia de un puerto*, Eusko Jaurlaritza/Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, María Lourdes: *La construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, Beca Angel Apraiz, 1996.

- ORELLA UNZUÉ, José Luis: "Historia de Hondarribia en la Alta y Baja Edad Media: desde la fundación hasta finales del siglo XIII", *Historia de Hondarribia*, Hondarribiko Udala, 2004, pp. 49-107.
- ORELLA UNZUÉ, José Luis: "Geografías guipuzcoanas de la modernidad (VII): Pedro Teixeira (1595-1662)", *Lurralde*, n. 26, 2003, pp. 123-142.
- PEREDA, Felipe, MARIAS, Fernando: *El Atlas del Rey Planeta. La 'Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos' de Pedro Texeira (1634)*, Nerea, Hondarribia, 2002.
- PORTU, Florentino: *Hondarribia: Notas históricas y curiosidades*, Ayuntamiento de Hondarribia, 1989.
- PORTUGAL ARTEAGA, Xabier: *Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos*, Pasaiaiko Udala, 2007.
- REIZABAL ARRUBARRENA, G., GONZALEZ-AMEZUA CARRION, P., GONZALEZ GONZALEZ, A.: *Pasajes, un Puerto, una Historia*, Junta del Puerto de Pasajes, 1987.
- SAEZ GARCIA, Juan Antonio: "Infraestructuras costeras y fluviales", *Ingeba*, 2010.
- SÁEZ GARCIA, Juan Antonio: "Proyectos de fortificación del puerto de Pasaia (Pasajes) en los últimos años del siglo XIX", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 467-486.
- SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel: *Faros españoles del océano*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1987.
- SCHULTEN, Adolf: "Venus marina", *Revista Internacional de Estudios Vascos*, XVIII, pp. 225-240.
- TENA, Soledad: "Rentería en la Edad Media", *Historia de Rentería*, Ayuntamiento de Rentería, 1996, pp.31-74.
- THALACKER, J.G.: "Noticias y descripción de las grandes explotaciones de unas antiguas minas situadas al pie de los Pirineos y en la provincia de Guipúzcoa", *Variedades de Ciencias, Literatura y Artes*, T. IV, Madrid, 1804, pp. 201-215.
- TORREGARAY PAGOLA, E.: "A. Schulten y la búsqueda de un templo de Venus en el cabo de Higer", *Boletín de Estudios del Bidasoa*, 2000, 20, pp. 89-116.
- UNSAIN AZPIROZ, José María (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008.
- URTEAGA ARTIGAS, M. M.: "Antigüedad romana en Hondarribia y en la desembocadura del Bidasoa", *Historia de Hondarribia*, Hondarribiko Udala, 2004, pp. 38-39.
- URTEAGA ARTIGAS, M. M., OTERO, X.: *Erromatar garaia*, Bertan 17, Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia, 2002.
- VALVERDE, Lola: *Historia de Guipúzcoa. Desde los orígenes a nuestros días*, Txertoa, San Sebastián, 1984.
- VILLAR IBAÑEZ, José Eugenio: "Embarcaciones portuarias y de tráfico interior en los puertos de Bilbao y Pasaia", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 407-416.
- ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco en el s. XVIII*, Aranburu, Donostia, 1983.
- ZAPIRAIN KARRIKA, David: *Pasaia 1805-2005. 200 años de unidad*, Pasaiaiko Udala, 2005.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel: "Comercio y desarrollo portuario", *Pasaia. Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1999, pp. 16-73.
- ZURBANO MELERO, José Gabriel: "El Puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936). Funciones económicas y gestión", *Euskonews & Media* 96.zbk (2000 / 10 / 20-27).

Fuentes electrónicas

<http://www.pasaia.net/es/html/1/12.shtml>

<http://www.euskomedia.org/aunamendi/69804/133988>

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio: "Los puertos de Vizcaya en la Edad Media", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 51-69.

Los puertos de Vizcaya en la Edad Media

Sergio Martínez Martínez

Universidad de Cantabria

Recep.: 27.02.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 51-69]

Acep.: 28.06.12

Resumen

El proceso de creación de villas nuevas en Vizcaya supuso un cambio total y decisivo en la ordenación de aquel territorio. Entre 1199 y 1376 nacieron en el espacio vizcaíno veinte villas y una ciudad, aportando nuevas formas de poblamiento, un régimen jurídico notablemente distinto del que disfrutaban los habitantes del medio rural y unas actividades económicas vinculadas al comercio, la artesanía, la producción ferrona y las labores pesqueras. En este artículo se analiza el nacimiento y desarrollo de los puertos marítimos de Vizcaya, estudiando tanto los aspectos formales (urbanismo) como las actividades desarrolladas por estas poblaciones costeras.

Palabras clave: Urbanismo, puertos, Edad Media, villas, urbanización, sociedad medieval, proceso urbano.

Laburpena

Bizkaian herri berriak sortzeak lurraldearen antolaketaren aldaketa osoa eta erabakigarria ekarri zuen. 1199 eta 1376 urteen artean Bizkaian hogeit hamar herri eta hiri bat sortu ziren; haien bitartez ezarri ziren jendeztatze modu berriak, landa eremuetako biztanleriak zuenaren araubide juridiko desberdin bat eta merkataritzarekin lotutako ekintza ekonomikoak, hala nola, artisautza, burdingintza eta arrantza. Artikulu honek Bizkaiko itsas portuen sorrera eta garapena aztertzen ditu, baita itsas herri hauen aspektu formalak (hirigintza) eta itsasertzeko biztanleriaren jarduerak ere.

Gako-hitzak: Hirigintza, portu, Erdi Aro, herri, urbanizazio, Erdi Aroko gizarte, hiri prozesu.

Abstract

The process for the creation of new towns in Biscay came as a complete and decisive change to local planning. Twenty towns and one city were founded between 1199 and 1376, bringing new forms of settlement, a notably different legal system for the inhabitants of the rural areas and economic activities associated with trade, craft, the production of iron and fishing. This article analyses the birth and development of Biscay's sea-ports and looks at urban development and the activities carried out by the coastal inhabitants.

Key words: Urban development, ports, Middle Ages, towns, urbanisation, mediaeval society, urban process.

1. EL PROCESO DE CREACIÓN DE VILLAZGOS EN VIZCAYA

El nacimiento de las villas vizcaínas entre los años 1199 y 1376 supuso un cambio radical en el poblamiento del Señorío, con seguridad el mayor que ha experimentado en toda su historia. En ese siglo y tres cuartos, el territorio vizcaíno se vio poblado por veinte villas y una ciudad, siguiendo un proceso semejante al que sus vecinas Cantabria y Guipúzcoa estaban protagonizando también desde unos años antes.

Desde el siglo XI se venía produciendo en los reinos de León, Castilla y Navarra un notable crecimiento económico que se manifestaba tanto en las labores agrícolas y ganaderas como en la aparición de un nutrido grupo de mercaderes necesitados de unas condiciones jurídico-administrativas distintas a las que imperaban en el mundo rural. A la par que crecía la economía, se iban desarrollando una serie de núcleos de población de tipo urbano en los que, gracias a los privilegios otorgados en las cartas de población, las actividades mercantiles se facilitaban en gran medida.

Uno de los núcleos que se benefició del otorgamiento de un fuero fue Logroño. El año 1095 se fundaba en la ribera del Ebro aquella villa, otorgándole Alfonso VI un fuero que constituía el primer fuero de francos de Castilla y una ampliación notable de los de Jaca y Estella. Gracias al fuero, los pobladores de Logroño pasaron a disfrutar de una serie de ventajosas prerrogativas: reducción de las obligaciones militares, libertad de comercio, amplios derechos sobre agua, prados y bosques, protección frente al merino y sayón reales, protección penal y garantías procesales... Sin embargo, de entre todas las ventajas incluidas en el fuero de Logroño una destacaba sobremanera: la libertad e ingenuidad para las propiedades que los pobladores pudieran comprar o vender, así como la supresión de todo censo, con lo que, de hecho, los logroñeses quedaban equiparados desde aquel momento a los infanzones. Éste es el fuero que posteriormente será otorgado a las villas vizcaínas.

Con el fuero como fundamento, la villa de Logroño experimentó un notable desarrollo urbano paralelo al de otras villas y ciudades situadas en torno al Camino de Santiago, como Jaca, Estella, Puente la Reina, Burgos, León... Mientras, al norte de la Cordillera Cantábrica el territorio permanecía casi por completo ajeno a aquel proceso. Puede decirse que hasta la segunda mitad del siglo XII la costa cantábrica había sido un lugar marginal de los reinos de León, Castilla y Navarra. El eje principal de las relaciones comerciales seguía la dirección marcada por el Camino de Santiago, por lo que el País Vasco (alejado de esta ruta comercial) suponía un área de menor interés.

Sin embargo, desde finales del siglo XII se produce la aparición de un claro eje vertical Sur-Norte que enlazaba el interior peninsular, en gran desarrollo económico por aquel entonces, con la costa atlántica europea, eje en el que el País Vasco pasó de una situación periférica a otra central, sirviendo de enlace entre ambas esferas económicas. Éste parece, con seguridad, el motivo de creación de las villas vascas junto con el interés por la ordenación del territorio.

Por la decidida política de aforamientos de los monarcas Sancho VI El Sabio de Navarra y Alfonso VIII de Castilla nacían entre los años 1160 y 1210 en el litoral cantábrico las villas de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales en Cantabria, y Motrico, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía en Guipúzcoa.

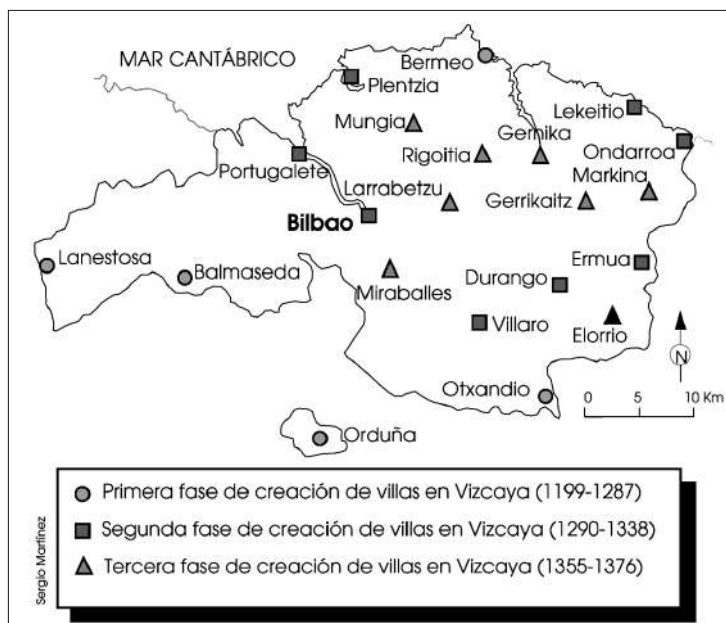
Entre tanto, la costa vizcaína permanecía sin ninguna villa aforada; por tanto, el primer hecho que destaca en el poblamiento medieval de Vizcaya es el retraso en la dotación portuaria del litoral frente a los vecinos territorios de Cantabria y Guipúzcoa.

En Vizcaya, a diferencia de Guipúzcoa que era tierra de realengo, el proceso fundacional fue dirigido por los Señores. Es del poder señorial de donde emana la facultad de erigir villazgos, es decir, de dotar a unas determinadas poblaciones de un status distinto al del medio rural, ya fuera actuando sobre un asentamiento anterior o creándolo *ex-novo*.

Siguiendo en lo fundamental a García de Cortázar¹, pueden establecerse tres etapas o fases en el proceso de fundación de las villas vizcaínas.

La primera fase vendría caracterizada por el intento de conectar el litoral con la Meseta a través de una serie de núcleos en el interior del territorio: Valmaseda, Orduña, Ochandiano y Lanestosa. El

1. Esta división del proceso fundacional en tres momentos fue desarrollada por José Ángel García de Cortázar en su artículo "Las villas vizcaínas como formas ordenadoras del poblamiento y la población", *Las formas del poblamiento en el Señorío de Vizcaya*, Diputación Provincial de Vizcaya, Bilbao, 1978.



Proceso de creación de villas en Vizcaya.

punto de la costa elegido para monopolizar la relación con el interior fue Bermeo, lo que aupó a esta población a una situación de privilegio en el Señorío durante un largo periodo.

En la segunda etapa (entre la fundación de Durango y Ermua hacia 1290 y la de Villaro en 1335) el interés fundacional se dirige sustantivamente a la costa, en la cual se fundan cinco nuevos puertos: Plencia, Bilbao, Portugalete, Lequeitio y Ondarroa. El interior, punto de especial interés en la primera fase, fue reforzado con la fundación de las villas de Durango, Ermua y Villaro.

La tercera etapa, por fin, se caracterizó por las necesidades de defensa de la población tanto frente a los linajes vizcaínos como frente a las incursiones de los guipuzcoanos. Las villas fundadas de acuerdo a esta exigencia fueron Marquina, Elorrio, Guerricáiz, Miravalles, Munguía, Larrabezúa y Rigoitia.

Sólo una villa fue creada principalmente de acuerdo a una motivación similar a la de las dos primeras etapas, es decir, económica. Se trata de Guernica, fundada en el interior de la ría de Mundaika en una buena disposición para funcionar como puerto de mar.

2. LOS PUERTOS DE VIZCAYA Y LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Como se ha señalado, mientras las provincias limítrofes de Vizcaya tenían hacia 1210 un nutrido grupo de puertos, Vizcaya no contó con ninguno hasta 1236, momento en que sabemos que Bermeo ya ha recibido su carta puebla. Ello no quiere decir que no existieran actividades marítimas, por supuesto, pero sí que indica que no existía una clara conciencia por parte de los señores de Vizcaya de ordenar las actividades portuarias mediante la creación de villas en la costa. Con la creación de Bermeo se puso solución a esta anomalía, concentrando en esta villa marítima el nexo de unión con el interior del territorio.

Así pues, en esta incipiente entrada de Vizcaya en los flujos comerciales del Atlántico, Bermeo tuvo el privilegio de ser el primer puerto: el lugar de embarque y de desembarque de las mercancías que viajaban por vía marítima.

Entre los años finales del siglo XIII y los primeros del siglo XIV, sin embargo, una serie de competidores consiguieron reducir la posición predominante de Bermeo en las actividades maríneas.

En 1299 se fundaba Plencia en la desembocadura del río Butrón, un año después Bilbao en la ría del Nervión, en 1322 Portugalete en la misma ría, en 1325 Lequeitio en la ría del Lea y en 1327 Ondarroa en la ría del Artibai. De este modo, el "despoblado" litoral vizcaíno pasaba a estar ordenado por una serie de villas que compaginaban la actividad pesquera con la comercial.

La creación de estos puertos acabó con el monopolio comercial del que hasta aquel momento disfrutaba la villa de Bermeo y redujo drásticamente su prosperidad. Pero si en una villa hubiera que cargar las culpas de la decadencia de Bermeo en el Señorío, esa sería sin duda Bilbao.

En el año 1300 el Señor de Vizcaya, Diego López de Haro otorgaba a los pobladores de Bilbao su carta-puebla, con la cual recibían una serie de importantes privilegios, entre ellos el Fuero de Logroño.

Pero si estos privilegios contenidos en la carta-puebla bilbaína colaboraron a su despegue, los otorgados en el año 1310 por la Señora de Vizcaya Doña María supusieron el verdadero espaldarazo para Bilbao y el comienzo de la relegación de Bermeo.

Entre otras disposiciones, la carta de Doña María recoge la obligación de los que utilizaran el camino que desde Pancorbo y pasando por Orduña conducía a Bermeo, de pasar por Bilbao: «el camino que va de Orduña a Bermeo que pasa por Echevarri que vaya por aquella villa de Bilbao e non por otro lugar»; igualmente, señalaba que «ninguno non sea osado de tener compra ni venta ni regateria ninguna en todo el camino que va de Areta fasta la villa de Bilbao». Los que incumplieran con esta disposición serían tomados por «descaminados» pudiendo tomarles los merinos y el preboste de la villa «todo quanto les fallaren»².

Dado que el embarque de las mercancías en Bilbao suponía para los comerciantes una jornada completa de ahorro en su camino de Orduña a la costa, se comprende que desde aquel momento la villa de Bermeo fuera perdiendo progresivamente su situación de preeminencia comercial en el Señorío para quedar relegada a su condición de puerto eminentemente pesquero, función que mantiene aún en la actualidad.

3. LA ESTRUCTURA FÍSICA DE LOS PUERTOS VIZCAÍNOS

Las cartas-puebla de las villas vizcaínas, como el conjunto de las villas vascas, ofrecen muy poca información acerca del emplazamiento y de la morfología de los asentamientos urbanos. Mientras los derechos y deberes de la comunidad, los términos municipales y otros aspectos aparecen especificados en mayor o menor grado, los primeros quedan sumidos en la mayor de las oscuridades, por lo que el estudio sobre el terreno resulta imprescindible.

Contemplando los cascos viejos de las villas vizcaínas medievales se pone en serias dudas la idea tradicional de que la ciudad medieval es un ente orgánico en el que el desorden es un elemento indisoluble.

El nacimiento de una villa o ciudad puede deberse a multitud de causas. Por lo común, la ciudad es el resultado de la voluntad creadora de una determinada persona, que puede ser un rey, un noble, un obispo, etc. Otras veces, las ciudades nacen de forma espontánea en torno a un camino, un puente o una iglesia. En otras ocasiones, las ciudades medievales son pervivencia de antiguas ciudades romanas, debiendo adaptarse los vecinos de la villa al plano urbano creado siglos atrás. En cualquiera de estos casos (o de otros que pueden plantearse) lo cierto es que la configuración física de las villas medievales responde vivamente a la función desarrollada. Una ciudad comercial se desarrollará por lógica de forma longitudinal a la vía principal de comunicación y en un lugar bien comunicado y de fácil acceso; una plaza fuerte, en cambio, se situará en un lugar alto y fácilmente defendible. Todo ello da lugar a planos urbanos muy diversos con características propias.

Así pues, el plano urbano para quien sabe mirarlo con atención revela una cantidad de informaciones de un valor incalculable, especialmente cuando la falta de otro tipo de elementos de juicio nos hace muy difícil la comprensión del pasado de dicha población³.

Las villas vizcaínas, como el conjunto de las villas vascas, cántabras y asturianas, nacieron por una voluntad creadora. Aunque previamente pudieran existir en su solar pequeñas poblaciones, su naturaleza es ser *villas nuevas*. Debido a ello, el plano es notablemente ordenado, tendiendo a la creación

2. El texto de la refundación de Bilbao de 1310 puede verse en Guiard, T.: *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, t.I, 2a ed. facsímil, Bilbao, 1971, pp. 21-23.

3. ARIZAGA BOLUMBURU, B.: *La imagen de la ciudad medieval. La recuperación del paisaje urbano*, Santander, 2002.

de trazados en damero. Las villas vascas se han puesto generalmente en relación con las *bastidas* francesas, como Montpazier, ejemplo por antonomasia de plano regular.

Las villas vizcaínas presentan la imagen acostumbrada de las urbes medievales: una aglomeración de viviendas en torno a una o varias iglesias y rodeadas por una muralla y, en algunos casos, con una fortaleza. Su imagen destaca profundamente frente a la Tierra Llana en derredor, en la que el caserío es disperso y sin amurallar.

Pero la villa no es sólo el espacio que queda dentro de las murallas sino también el término rural que la rodea –con el que se establece una relación continua y muy estrecha–, y los arrabales que en él se asientan. No obstante, el verdadero núcleo de la ciudad es el recinto murado, siendo el que goza de las principales ventajas jurídicas.

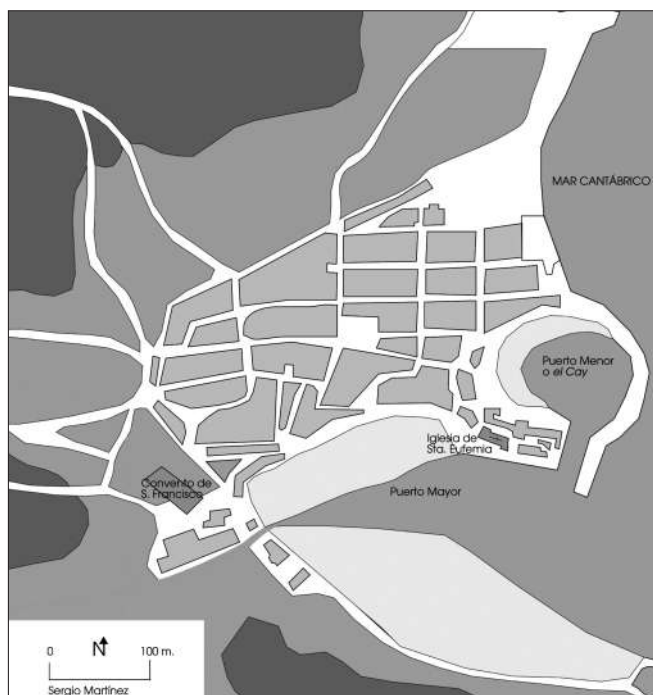
Dentro de las murallas, el poblamiento suele ordenarse en torno a una serie de calles (siendo tres el número más habitual) que se disponen longitudinalmente a la principal vía de comunicación. Cortando a estas calles, se dibujan una serie de calles secundarias o "cantones", que facilitan la comunicación entre las calles. Pero frente a este esquema simplificado, cada villa desarrolló un parcelario adaptado a las circunstancias del terreno y el entorno, características especialmente importantes cuando hablamos de villas costeras. Vemos a continuación una breve descripción de cada uno de los puertos con su estructura peculiar.

3.1. Bermeo

En las villas asentadas en lugares en que el relieve era especialmente suave, el plano urbano resultó muy regular, como fue el caso de Durango, Bilbao o Guernica, entre otras. Sin embargo, en aquellos lugares en que el relieve se manifestaba con potencia el plano hubo de adaptarse a los condicionantes topográficos. Éste es el caso de villas como Bermeo u Ondárroa. Así, Bermeo cuenta con un plano regular en su parte más alta que se va desordenando en la parte inferior por la mayor pendiente de la ladera.

Las calles se dispusieron siguiendo las curvas de nivel en dirección aproximada Suroeste-Noreste mientras los cantones descendían desde lo alto a la ribera canalizando las aguas de lluvia y residuales. Los nombres antiguos de las calles: Carnicería Vieja, Cestería, Herreros, Pescadería, La Rochele... recuerdan las actividades y la procedencia de los vecinos de la villa en época medieval.

En la parte Noreste se encontraba el puerto de la villa, el actual *Portu Zaharra* o Puerto Viejo, establecido sobre una ensenada natural muy cerrada y dominada por la iglesia de santa Eufemia.



Bermeo en la Edad Media (reelaborado a partir de COELLO, F.: Atlas de España y sus posesiones de Ultramar, Madrid, 1857).

Al igual que el resto de villas vizcaínas Bermeo contó en la Edad Media con una sólida muralla. En el año 1334 Alfonso XI ordenó que la villa fuese dotada de una muralla (ese mismo año hizo lo propio con la villa de Lequeitio). Debió ser entonces cuando comenzó a levantarse el muro, siendo terminada la obra algo después de 1353.

El único acceso que pervive de los más de siete con que contaba la villa es la puerta de San Juan en la salida de la calle Doniene. Se trata de un cubo perforado por un acceso que se abre a través de arco apuntado en su parte exterior y escarzano en la interior. En la parte superior conserva aún el adarve para la defensa.

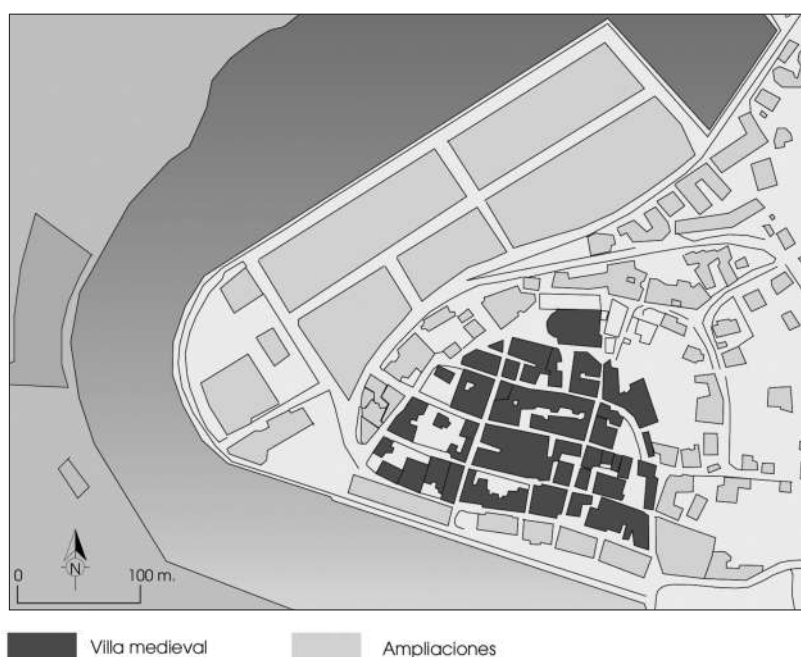
El conjunto de la villa debía estar ocupado en la Edad Media por débiles casas de madera similares a las del resto de las villas del Señorío. La mayor parte de ellas debían contar con dos plantas más zaguán, siendo este último destinado al almacenaje de diversos productos (paja, grasas, etc.). La planta baja debía contar, en aquellas casas que alojaban a comerciantes, con una abertura para atender a los clientes desde el interior. El piso superior, al que se accedía por una escalera de madera, era el lugar de habitación de la familia contando también con la cocina en la mayor parte de las ocasiones. Los muebles eran muy escasos y se reducían a la cama, en la que podían llegar a dormir varios individuos, algún arcón para guardar vestidos y otros objetos y un banco corrido en el que se sentaba la familia a la hora de la comida.

Teniendo en cuenta la forma de construir las viviendas, la extrema contigüidad de las casas y el almacenaje indebido de ciertos productos inflamables en el interior de las casas no es de extrañar que el fuego fuese un compañero habitual de la vida de las villas medievales. En el caso de Bermeo los incendios azotaron la villa en los años 1297, 1347, 1360, 1422 y 1504.

Probablemente en un principio existieran en el interior de la villa huertos traseros en los solares en los cuales las familias podían mantener animales o bien cultivar ciertos productos, evitando así una mayor dependencia del mercado. En cualquier caso, con el aumento del vecindario estos espacios vacíos debieron ir desapareciendo para ser ocupados a continuación por el crecimiento de las viviendas para así poder acoger el crecimiento demográfico.

3.2. Plencia

La villa de Plencia se asentó junto al último meandro del río Butrón, en un lugar muy cercano al mar, y muy afectado por las mareas, pero protegido del embate directo de las olas. La villa ocupa una pendiente sobre la ría de orientación sur. Sobre este pequeño escarpe se desarrolló en la Edad Media el núcleo urbano, siguiendo los principios regulares que se observan en otras villas del Señorío. Así, la



Casco urbano medieval de Plencia sobre el parcelario actual.

estructura urbana quedó configurada por tres calles: Goienkale, Artekale y Bekokale, paralelas a la ría, que se ven cortadas por dos cantones.

En la mayor parte de las villas vizcainas los cantones son de una gran estrechez, pues su función principal era simplemente la de poner en relación las calles entre sí; así se observa en Bilbao, Orduña y Marquina, entre otras. Sin embargo, en el caso de Plencia las calles y los cantones cuentan con una misma anchura (cinco pasos). Ello se debe a que en Plencia los cantones cumplen una función más importante que la de ser meros pasadizos entre calles; al contrario, son los cantones los que ponen en relación la villa con el espacio de la ribera, mientras las calles se disponen paralelamente a ésta y siguiendo la dirección de los caminos terrestres.

Concretamente el camino de Munguía, que ahora bordea la población, atravesaba la villa por Artekale. Este hecho muestra cómo el tamaño relativo de los cantones respecto al de las calles tiene mucho que ver con la utilidad que cumpliesen en la villa⁴.

Delimitando el espacio dibujado por las calles y cantones se situaban el puerto y la meseta superior en que se asienta la iglesia, siendo este último espacio el centro de la vida municipal durante la Edad Media.

En este pequeño rellano se abre una plazuela junto a la iglesia, elemento urbano poco frecuente en las villas vizcainas. Aprovechando el asentamiento llano y dominante, la plaza se convirtió en el centro de la vida urbana, concentrando las funciones religiosas (por la presencia de la parroquia), económicas (al ser el lugar de celebración del mercado), políticas (presencia de la casa fuerte del linaje de los Butrón y del Ayuntamiento) y sociales (pues debía ser el centro de reunión de los vecinos tras la misa y en muchos otros momentos).

En el momento en que se constituyó la villa de Plencia en la desembocadura del Butrón la ría ofrecía buenas condiciones para la navegación, permitiendo a los barcos fondear en el interior al resguardo de los violentos embates del mar. Así, durante la Edad Media el puerto de Plencia funcionó como un importante núcleo comercial y pesquero en la costa vizcaína, a la altura de otros como Ondárroa o Portugalete.

Sin embargo, con el paso del tiempo las arenas comenzaron a anegar el fondo de la canal dificultando que las embarcaciones llegasen hasta las inmediaciones de la población. Iturriza señala que a finales del siglo XVIII los barcos se amarraban en los arcos del puente de piedra que daba paso al término de Barrika. En aquellos tiempos las obras portuarias se reducían a un muro de ribera frente a Bekokale que en los años siguientes fue completado con otras pequeñas obras en la ribera. No fueron suficiente para impedir la continua acumulación de arenas, de modo que a mediados del siglo XIX los barcos no podían llegar a la villa, perdiendo así la población su condición marinera⁵.

A pesar de esta lamentable situación Plencia fue declarado puerto de 2º orden en 1888 lo que impulsó al Ayuntamiento a emprender obras de mejora en la canal a fin de devolver a la villa su primitivo carácter marino. Las obras acometidas desde los años finales del siglo XIX y durante el siglo XX (fundamentalmente diques rompeolas y de contención de las arenas) han conseguido revitalizar la ría del Butrón permitiendo que los barcos vuelven a navegar por su interior, al menos las embarcaciones deportivas de menor tamaño.

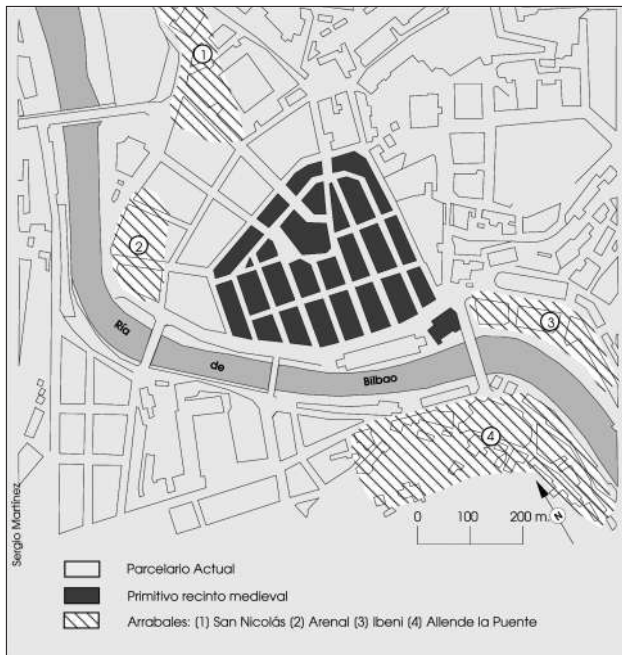
3.3. Bilbao

El día 15 de junio del año 1300 la villa de Bilbao entra en la historia, al menos documentalmente, con la concesión de su carta-puebla por parte del Señor de Vizcaya: Diego López de Haro V.

Entre los años 1300 y 1511 (fecha de creación del Consulado de Bilbao) la pequeña población a la que dotó de fuero Diego López de Haro se convirtió en un potente núcleo comercial del Norte peninsular, desbancando a otras poblaciones creadas con anterioridad, como Bermeo. La carta-puebla no fue el único elemento en que se asentó la prosperidad de la villa, sino que en sus primeros setenta y cinco años de existencia como tal recibió también dos privilegios reales, una nueva carta de

4. Ver ARIZAGA BOLUMBURU, B. y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, S.: *Atlas de Villas Medievales de Vasconia. Bizkaia*, Eusko Ikaskuntza, Bilbao, 2006.

5. Sobre las obras en la ría de Plentzia ver CIRQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, Navarra, 1986, pp. 221-223.



El Bilbao medieval sobre el parcelario actual.

fundación y una extensión del término otorgado en la carta fundacional. En conjunto, cinco documentos que transformaron una pequeña y prometedora barriada a la orilla de la ría en un núcleo urbano de primer orden. Los analizamos a continuación.

Tras la concesión de la carta-puebla (que contenía el Fuero de Logroño), el 4 de enero del año 1301, Bilbao recibe de manos de Fernando IV y por mediación de Diego López de Haro V, fundador de la villa, un privilegio por el que se disponen cuatro puntos fundamentales:

-exención de portazgo en todo el reino de Castilla y León "salvo en Toledo, e en Sevilla e en Murcia", así como de todas las otras tasas sobre circulación y las transacciones.

-permiso para pescar y salar el pescado como lo hacían los vecinos de Castro, Laredo y otros pueblitos.

-equiparación de los comerciantes bilbaínos con los gascones y genoveses en Sevilla, principal centro comercial de Castilla.

-exención de pago de derecho alguno de aduana en el mismo Bilbao.

Si la primera de las concesiones era disfrutada por un gran número de localidades castellanas y la segunda por varios puertos, las dos últimas disposiciones se alejaban de lo común y colocaban a la villa de Bilbao en una buena situación comercial: se igualaba a los bilbaínos con otras importantes comunidades comerciales europeas y se completaba la franquicia marítima de carga y descarga de mercancías recogida en su carta-puebla con la territorial.

A pesar de lo significativo de los privilegios otorgados a la villa en 1300 y 1301, es el recibido en 1310 el que más dinamizará la vida económica de la comunidad. El 25 de junio de 1310 doña María López de Haro procede a refundar la villa de Bilbao, actuando como si la fundación hecha por su tío Diego López «El Intruso», al que no menciona, no hubiera tenido validez. En esta «refundación» se copia casi literalmente la carta anterior, salvo por el traslado del mercado de los martes al miércoles. Sin embargo, a pesar de la semejanza, la carta cuenta con dos añadidos fundamentales.

En primer lugar, se apunta la exención total de impuestos sobre la circulación de mercancías por todos los lugares del Señorío de Vizcaya, tanto marítimos como terrestres, salvo el «peaje de las venas» que Doña María reserva para sí. En segundo lugar, como señalamos anteriormente, la nueva carta de fundación recoge la obligación de los que utilizaran el camino que desde Pancorbo y pasando por Orduña conducía a Bermeo de pasar por Bilbao: "el camino que va de Orduña a Bermeo que pasa por Echevarri que vaya por aquella villa de Bilbao e non por otro lugar"; igualmente, la carta recogía que "ninguno non sea osado de tener compra ni venta ni regatería ninguna en todo el camino que va de Areta fasta la villa de Bilbao".

Gracias a las disposiciones recogidas en la carta de Doña María López de Haro, el puerto de Bilbao, situado en punto que acortaba en un día el camino de Pancorbo a Bermeo, sentaba las bases para colocarse como cabeza directora de los intereses comerciales de Vizcaya.

El 11 de enero de 1372, una vez que el Señorío había recaído en la familia real castellana, el infante don Juan de Trastámara, futuro Juan I de Castilla otorgó un privilegio a la villa que introdujo tres puntos fundamentales. En primer lugar, se amplió la libertad de los bilbaínos para pescar y traficar, y de las mercancías para entrar y salir de la villa sin traba alguna. En segundo lugar, se reconoció implícitamente la difusión de la actividad comercial por la embocadura de la ría, desde Punta Lucero hasta Punta Galea, pues se mencionan Santurce y Algorta como puntos de embarque de las naves. En tercer lugar, se confirmó el monopolio bilbaíno sobre el área de la ría a través de dos disposiciones: una, incorporación de los tramos Bilbao-Baracaldo y Bilbao-Zamudio a la misma categoría que tenía el tramo Bilbao-Areta por la carta puebla de María López de Haro de 1310; otra, la Sendeya de Uribarri se convierte en límite para la carga y descarga de vena de hierro. En todas las direcciones, las competencias bilbaínas en materia comercial se veían incrementadas.

Por fin, en el año 1375, Juan I, aún infante, otorgó a Bilbao un nuevo privilegio por el cual se concedía a los labradores de las cercanas anteiglesias de Galdácano, Zarátamo y Arrigorriaga, no pertenecientes al término otorgado a Bilbao en su carta puebla, la vecindad bilbaína. Por esta disposición, las dichas anteiglesias vizcaínas pasaban a formar parte del término de la villa de Bilbao y quedaban bajo la potestad de los oficiales bilbaínos.

Así pues, la carta puebla de 1300, el privilegio real de 1301, la refundación de 1310, el nuevo privilegio real de 1372 y la extensión del término de 1375 son las bases sobre las que la villa de Bilbao apoyó el espectacular crecimiento experimentado en los siglos medievales. Pero el apoyo señorial y real no hubiese servido de nada sin la confianza de los vecinos de la villa en sus propias posibilidades y sin el celo puesto en mantener las prerrogativas que se les daban y las ventajas que por sí mismos obtenían.

3.3.1. La configuración física de Bilbao en la Edad Media

Se ha dicho que las Siete Calles de Bilbao constituyen uno de los ejemplos más notables de ciudades medievales realizadas con arreglo a un plan concreto. El plano bilbaíno cuenta con un interrogante de partida de difícil resolución. La historiografía recoge la existencia en la villa de Bilbao de dos etapas urbanas claramente diferenciadas: una primera etapa inmediata a la fundación en la que la villa contaría únicamente con tres calles y otra etapa posterior en la que el núcleo urbano alcanzaría las siete calles que la caracterizaron hasta el presente⁶.

El indicio fundamental que apoya esta hipótesis de las dos etapas evolutivas en la formación del núcleo urbano bilbaíno es el valor intrínseco del topónimo Artecalle –calle del medio–. El esquema urbano con tres calles paralelas, denominadas en euskera Goienkale (la más alta), Artekale (la central) y Barrenkale (la más baja), se plasmó frecuentemente en las villas vizcaínas, ampliándose en ocasiones a un mayor número de calles paralelas. Así pues, el nombre de Artecalle vendría a significar la existencia de una primitiva ordenación que contase únicamente con tres calles paralelas. Sin embargo, el indicio es realmente débil, pues si bien es obvia la significación del topónimo Artecalle también es cierto que la calle más baja de las tres no se denominó Barrenkale, sino Tendería (y primitivamente calle de Santiago), siendo dada la primera denominación a los dos viales más bajos del plano de siete calles: las actuales Barrencalle y Barrencalle Barrena. Atendiendo al nombre de estas dos últimas calles sí podría entenderse que primeramente se construyera Barrencalle (calle baja) y más tarde Barrencalle Barrena (calle por debajo de la calle baja).

Las siete calles de la villa, indiferentemente a que se apoye una u otra teoría, son, de Este a Oeste: Somera, Artecalle, Tendería, Belosticalle, Carnicería, Barrencalle y Barrencalle Barrena. Se disponen en ligera pendiente sobre la ría, estando cortadas en sentido transversal por dos viales secundarios o cantones, uno a la altura de la iglesia de Santiago y otro más cercano a la ría. Los cantones servían para poner en rápida comunicación las calles y evitar así los largos rodeos que deberían dar-

6. TORRECILLA GORBEA, M.J. e IZARZUGAZA LIZARRAGA, I.: "Evolución urbana del primer Bilbao: las Siete Calles y sus elementos más sobresalientes", *Bilbao, arte e historia*, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao, 1990, pp. 37-54.

se para pasar de una calle a otra. Mientras las calles reciben un nombre que las identifica no ocurre lo mismo con los cantones, los cuales carecen de nombre específico.

Calles y cantones son, junto con la muralla, los elementos que más carácter imprimen al plano de la villa, pues regulan los movimientos en el interior de la población y delimitan los espacios destinados a la edificación donde surgen las manzanas de casas. Aquellas calles y cantones eran estrechos y oscuros pasillos, pero en ellos se desarrollaba la mayor parte de la vida de los bilbaínos, siendo las casas meros espacios de alojamiento. La función de las calles y cantones en la comunicación interior de Bilbao es fundamental, pues todas las casas de la población se abren a ellas, pero también lo es en la exterior pues algunas calles desembocaban en puertas de la muralla que comunicaban el espacio murado con el ámbito extramuros y con los caminos que llegaban a la villa. En este sentido Artrecalle era el vial más significado, pues ponía en relación el portal de Zamudio y la plaza de la Ribera, colectora de los caminos que venían de la Meseta.

Como se aprecia, el plano bilbaíno responde a un esquema ordenado y regular en el que la rectitud de las calles y la fácil comunicación son valores tenidos por positivos. El plano bilbaíno como el del conjunto de las villas vizcaínas responde al tipo denominado como de «espina de pez»⁷, aludiendo a la estructura que se crea por el cruce transversal de calles y cantones. Sin embargo, la sencillez del plano que observamos, entre otras villas, en Durango, Guernica o Elorrio se ve complicada en ocasiones por la existencia de algún elemento distorsionador. En el caso de Bilbao esa función la cumple la iglesia de Santiago, templo que rompe la rectitud del plano al cortar Belosticalle y desviar el trazado de Tendería.

Aunque las calles constituían en las villas vizcaínas medievales los espacios públicos de mayor dimensión no puede olvidarse la existencia de otros ámbitos públicos de gran relieve como eran las plazas. En el Bilbao medieval existieron dos plazas principales: la conocida como Plazuela de Santiago, junto a la iglesia, y la Plaza Mayor, situada entre la ría, la muralla y la iglesia de San Antón. De menor tamaño pero de gran importancia también fue la plazuela de Zamudio situada junto al portal del mismo nombre. En aquellas plazas se desarrolló una intensa actividad económica por las facilidades que ofrecían a la instalación de puestos de venta. Sin embargo, junto a la económica, las plazas cumplían otras importantes funciones en la vida de la villa, como eran servir de ámbito de reunión de la ciudadanía, lugar de celebración de fiestas y centro político de la comunidad, donde debían publicarse las ordenanzas y pregones. Así, en 1483 los Reyes Católicos establecen que las ordenanzas que establezcan para Bilbao con el fin de terminar con los bandos, sean pregonadas en la plaza para que todos las conozcan⁸.

En su conjunto, el Bilbao medieval, a pesar de la importancia de que gozaba la Plaza Mayor, carecía de un centro único de actividad. Al contrario, el espacio público contaba con diversos puntos de reunión que daban a la villa el carácter policéntrico característico del urbanismo medieval⁹. Al contrario que en la actualidad, donde las ciudades cuentan por lo general con un centro de negocios bien delimitado, la actividad del Bilbao medieval se vivía en todos sus rincones, desde la plaza más amplia al más estrecho cantón.

3.4. Portugalete

En el año 1300 la carta-puebla de la villa de Bilbao hace referencia explícita al puerto de Portugalete. Así pues, en el momento de fundación de la villa en el año 1322 ya existía en aquel lugar un puerto, seguramente de pequeñas dimensiones. En ese año la Señora de Vizcaya Doña María Díaz de Haro entregó a la población preexistente la condición de villazgo, ordenando que sus pobladores edificasen una iglesia dedicada a Santa María, para lo cual les dio el tercio de los diezmos de Santurce. Los pobladores recibieron el Fuero de Logroño, al igual que el resto de villas vizcaínas, y obtuvieron amplios términos jurisdiccionales.

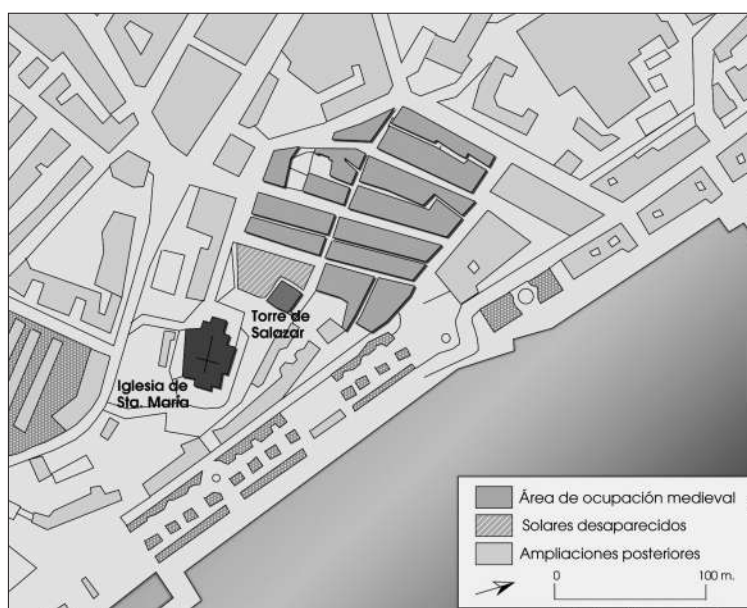
Con la fundación de Portugalete en la embocadura de la ría se completaba el proceso de desarrollo de este entrante marino comenzado con la fundación de Bilbao 22 años antes. Si hasta los

7. LINAZASORO, J.I.: *Permanencias y arquitectura urbana. Las ciudades vascas de la época romana a la Ilustración*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978, p. 77.

8. LABAYRU Y GOICOECHEA, E.: *Historia General del Señorío de Bizcaya. Bilbao*, La Gran Enciclopedia Vasca, 1967-1968 los cuatro primeros volúmenes. (Edición facsímil de la de 1895-1900), pp. 688-690.

9. Ver ARIZAGA BOLUMBURU, B.: *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*, Kriselu, San Sebastián, 1990, p. 173.

comienzos del siglo XIV la ría había sido un lugar marginal a pesar de sus potencialidades, desde esta centuria pasó a convertirse en el corazón económico del Señorío.



Casco urbano medieval de Portugalete sobre el parcelario actual.

A pesar de las buenas perspectivas de desarrollo que para la población suponía la concesión del villazgo, la villa tuvo que competir siempre con Bilbao, mejor situada y dispuesta a controlar todo el espacio de la ría. Finalmente fue la villa encartada la que salió perdiendo en esta rivalidad.

Al igual que en el conjunto de las villas vizcaínas, en Portugalete el casco medieval presenta una configuración reticular a través de calles y cantones.

El casco urbano medieval de la villa estuvo compuesto en principio por tres calles paralelas que descendían desde el entorno de la iglesia hasta la orilla de la ría. Se trata de una zona de fuerte pendiente que, sin embargo, no supuso un freno al ansia de dotar a la nueva villa de una disposición ordenada. Estas tres calles fueron las de Santa María, Medio y Coscojales. Partiendo estas calles por el centro se trazó un estrechísimo cantón. En estos espacios delimitados por las calles y el cantón (las manzanas), se realizó un reparto en solares, que debieron ser de tamaño homogéneo al menos en un principio, en los cuales se fueron levantando las casas de la villa y las casas-torre. La mayor parte de las manzanas fueron dobles, esto es, compuestas por dos filas de casas con sus traseras enfrentadas y dejando entre sí un mínimo espacio de luz y aireación conocido como servidumbre de luces, albañal o cárcava. A estos minúsculos pasillos caían las aguas residuales de las casas, así como parte de las aguas de lluvia; desde aquí el agua corría al cantón y a las calles para terminar vertiendo sobre la ría. De este modo, en poco tiempo las aguas sucias y el exceso de agua de lluvia podía ser eliminado sin mayores problemas.

Sobre este reducido casco urbano se añadió, seguramente en época medieval, un nuevo vial: la calle de La Barrera, situado en paralelo con el resto de calles de la población. Aunque no hay confirmación precisa de que este vial se añadiese en la Edad Media es presumible que así fuera porque en la muralla existía una puerta conocida como Puerta de la Barrera.

La muralla que bordeaba la villa de la desembocadura del Nervión era un muro exento con cubos de refuerzo a intervalos. La documentación hace referencia a las puertas de La Barrera, El Cristo, Santa Clara y El Solar; es probable que en el extremo del cantón hacia el noroeste existiese también un portillo. Segura (aunque superado ya el siglo XV) es la existencia de un portillo en el otro extremo del cantón formando parte del conjunto de la torre de Salazar: en la actualidad es el único resto que permanece en pie de la primitiva cerca de la villa.

Con la fundación de Portugalete, como anteriormente se vio, se pusieron las bases para el desarrollo de una ría de enormes posibilidades para la navegación. Pero no bastaba con que existiera un puerto en la embocadura y otro en el límite de la subida de las aguas marinas: la ría era un espacio

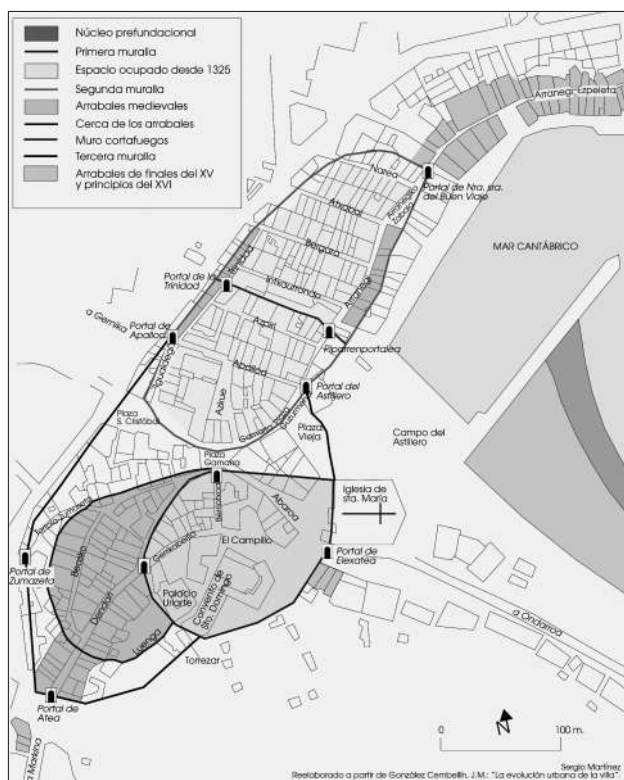
con grandes posibilidades pero también con grandes problemas: una barra de arena móvil en la embocadura, bancos de arena y grava, curvas de escaso radio de giro, etc¹⁰.

Todas estas dificultades que la ría poseía en sus 14 km de recorrido impulsaron a las dos villas, Bilbao y Portugalete, a trabajar en común para su resolución, pues a las dos beneficiaba favorecer el tráfico de las naves. Las obras fueron continuas y dificultosas, pero consiguieron mantener abierta y transitible la boca de mar hasta Bilbao. Hubo de llegar el siglo XIX para que la ría del Nervión solucionase definitivamente sus problemas. En este siglo se reformaron las dos orillas de la ría, se mejoró el estado de la barra, se dragó el fondo de la ría, se rectificó la vuelta de Elorrieta... En el siglo XX las obras continuaron hasta lograr que el tortuoso camino que conocieron los navegantes de la Edad Media quedase convertido en una accesible boca de mar apta para todo tipo de embarcaciones. Gracias al espectacular desarrollo portuario de los siglos XIX y XX y al hecho de que la burguesía eligiese la villa como lugar de residencia, Portugalete pudo alcanzar la expansión que no llegó a alcanzar en la Edad Media.

3.5. Lequeitio

En la carta de aforamiento de 1325 la Señora de Vizcaya María Díaz de Haro señala la existencia de un poblamiento anterior al cual se va a privilegiar. Poco es lo que puede saberse de este asentamiento, pero la propia Señora hace alusión a una cerca, la iglesia de Santa María y unos palacios de su propiedad.

Justamente el año anterior a la concesión del villazgo, la población de Lequeitio recibió del rey Alfonso XI las mismas franquicias de transporte y pesca en sus reinos de las que disfrutaba Bermeo¹¹, lo cual indica que aquel asentamiento costero había alcanzado ya un desarrollo apreciable. Este crecimiento tuvo que comenzar en el siglo XIII (centuria de expansión en el Señorío) y llegó con pleno vigor al primer cuarto del siglo XIV, momento en el que recibió el aforamiento y poco antes de que la crisis se abatiese sobre Vizcaya.



Crecimiento medieval de Lequeitio.

10. Ver CIRIQUAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, Navarra, 1986. pp. 228-229 y, de forma más amplia, la obra del mismo autor: *Monografía histórica de la muy noble villa y puerto de Portugalete*, Editorial Vizcaina, Bilbao, 1942.

11. Ver ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J. y SESMERO CUTANDA, E.: "Andanzas y desventuras de una villa costera en la Edad Media", en *Lekeitio*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1992, p. 31.

Los habitantes de aquel primitivo enclave costero debían dedicarse con especial atención a las labores de la mar, sustantivamente a la pesca y adjetivamente al comercio.

Con la fundación de la villa en el año 1325 Doña María continuaba la política de los Señores de Vizcaya de promover la creación de villazgos en la costa, iniciada con Bermeo y completada más tarde con Plencia, Bilbao y Portugaleta. Ahora, la nueva villa de Lequeitio venía a mejorar la dotación portuaria del territorio vizcaíno con un enclave de excelente localización: dado que Ondárroa aún no había sido fundada (lo sería en 1327) Lequeitio era el único puerto existente entre Bermeo y Guipúzcoa, pudiendo así actuar como polo de atracción del comercio de la parte oriental de Vizcaya.

Con los privilegios concedidos en su carta de aforamiento la villa de Lequeitio pudo desarrollar desde 1325 una actividad económica mucha más intensa que la vivida con anterioridad.

Si el siglo XIV fue un momento de crisis en el Señorío, no sucedió lo mismo en el XV, centuria en la cual Vizcaya volvió a coger con fuerza las riendas de la expansión económica. En el Lequeitio del siglo XV el trato comercial y la pesca debían ser el motor de la economía de la villa. Junto a los oficios de la mar (balleneros, toneleros, carpinteros y constructores de naves) en las estrechas callejuelas de la población debieron proliferar las tiendas (en los pisos bajos de las casas) para atender las más variadas necesidades de los vecinos (alimentos, ropa, utensilios diversos). Pero mientras la villa se desarrollaba económicamente, veía decaer alarmantemente su capacidad de organización del territorio rural colindante. Durante el siglo XIV vivía en el término rural de Lequeitio una pequeña población dedicada a la explotación de las grandes áreas boscosas; su reducido número les impedía ejercer oposición alguna a las disposiciones de la villa. Sin embargo, en el siglo XV aquella población ganadera basculó hacia las actividades agrícolas y comenzó a compartimentar el territorio para su más intensa explotación; y mientras lo hacían, comenzaban a considerarlo suyo y renegaban del poder de la villa. Las cuatro anteiglesias del término rural lekeitarra (Amoroto, Guizaburuaga, Ispaster y Mendexa) pelearon con todas sus fuerzas contra la tutela de la villa hasta que en el año 1519 consiguieron que sus iglesias se convirtieran en parroquiales, confirmando así su carácter independiente. Como otras muchas villas de Vizcaya, Lequeitio perdía la batalla frente a la Tierra Llana.

3.5.1. El primer recinto urbano

La carta-puebla del año 1325 recoge la entrega por parte de Doña María a los pobladores de Lequeitio de "la yglesia de Sancta Maria de Lequeitio con so çimiterio [...] Otrosy, les do mas todo lo que es dentro de la çerca, que era de Sancta Maria e mio [...] salvo ende que tomo para mi los mis palaçios que son en Lequeitio, çerca de la dicha yglesia, e vna plaça ante ellos, aquella que vieren que cuple".

Como se observa, Doña María está haciendo referencia a un núcleo poblado con anterioridad a la carta-puebla y que contaba con una iglesia, unos palacios, una muralla o cerca y una plaza. Pero ¿cuál era la localización de este núcleo previo al aforamiento?

Según González Cembellín¹², la actual calle Abaroa y el comienzo de Dendarikale conforman un espacio semicircular replegado sobre sí mismo que pudo ser el asiento de aquel primitivo núcleo murado. En origen el poblamiento se ordenaría en torno a una sola calle, la actual Gerrikabeitia, y probablemente también en torno a un callejón transversal, la actual Berriotxa. La iglesia de Santa María daría frente a la plaza, como se recoge en el privilegio de Doña María.

La muralla bordeaba este espacio incluyendo en su interior los palacios de la Señora (ceranos a la iglesia), las viviendas de los pobladores y la propia iglesia de Santa María; ésta probablemente formase parte del propio recinto amurallado, colaborando con su robustez a la defensa de la población marinera.

Aunque no puede asegurarse con certeza, este recinto debió contar con tres puertas: una junto a la iglesia (precedente del portal de Elexatea documentado desde 1510); otro en el cruce entre Gerrikabeitia y Dendarikale; y otro, por fin, a la salida de Berriotxa.

3.5.2. La villa nueva

Con la concesión del fuero de villazgo en 1325 la villa de Lequeitio sufrió un cambio sustancial en su poblamiento. Frente al asentamiento en la zona del Campillo el ensanche de 1325 vino a realizarse

12. La disposición y evolución del poblamiento en Lekeitio en los siglos medievales aparece magníficamente desarrollada en el artículo de GONZÁLEZ CEMPELLÍN, J.M.: "La evolución urbana de la villa", *Lekeitio*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1992. pp. 143-171.

en el lado contrario de la ensenada, probablemente por la mejor protección contra el viento y por las mayores facilidades para realizar las labores portuarias, ya que en este punto existía una elevación rocosa justo al borde del agua.

Al igual que el conjunto de las villas vizcaínas, Lekeitio optó por una disposición ordenada de sus viales, los cuales caían en notable pendiente hacia el mar: Apalloa, Uribarria (hoy Azpiri), Intxaurrenondo, La Pedrera o Berdera (hoy Bergara), Atxabal y Zaldundegi (hoy Narea), de Suroeste a Noreste.

Así pues, la villa quedaba organizada en torno a dos conjuntos: por un lado, la puebla vieja en torno a la Iglesia de Santa María; por otro, el espacio de nueva creación formado por seis calles regulares y paralelas. Entre ambos se localizaba un amplio arenal en el que se llevaban a cabo las labores de construcción de barcos, conocido por ello como plaza del Astillero.

Durante algún tiempo la puebla nueva debió estar indefensa, pero en 1334 el rey Alfonso XI, Señor de Vizcaya en aquel momento, confirmaba la carta puebla con la intención de favorecer a los pobladores y promover la cerca de la villa. Probablemente esta disposición del monarca fuera la que dio comienzo a la segunda muralla de Lekeitio.

Los restos actuales de esta segunda muralla se observan en la parte exterior de la calle Trinidad y en el albañal entre Narea y Kolmenares. Por los restos conservados se deduce que era más consistente que la primera cerca.

Así pues, en el siglo XIV tenemos una villa formada por dos zonas en principio independientes, cerrada cada una con su propia muralla. Poco puede asegurarse sobre la relación que mantenían una y otra pues no existen noticias que hablen de algún portal en Azkue que comunicase la puebla nueva con el entorno del Campillo. De cualquier modo parece una situación anómala, por lo que lo más razonable es pensar que tal relación existía, si bien no conocemos su naturaleza.

3.5.3. El crecimiento de los arrabales

Como en el conjunto de las villas vizcaínas, el crecimiento económico y demográfico de Lekeitio se plasmó en el nacimiento de arrabales, en los cuales habitaban aquellas personas que de hecho participaban como las demás en la vida de la villa pero que no encontraban alojamiento en los espacios inicialmente fijados¹³.

Probablemente los primeros espacios en ser ocupados fueron los que se encontraban dentro de los límites de la segunda muralla, aprovechando para ello el amplio paseo de ronda. Esta ocupación debió comenzar desde mediados del siglo XV.

Hacia finales del siglo XV debieron ocuparse las calles Igualdegi y Trinidad, construidas sobre el inicial paso de ronda y comunicadas con el exterior de la villa a través del portal de Apalloa. Igualmente se colmataron la calle Narea (débilmente ocupada en un principio) y el hipotético espacio abierto entre Apalloa y la primitiva puebla (la calle Azkue).

Pero el verdadero ensanche de la villa se produjo precisamente junto al núcleo inicial. En torno a la calle Dendari (Tendería) que comunicaba con la villa de Marquina se desarrollaron las nuevas edificaciones teniendo como ejes, además de la señalada Dendari, a las calles Beasko y Luenga. Es posible que este nuevo espacio de habitación fuese rodeado por un murete para la protección de los vecinos.

Lejos de facilitar la comunicación entre las dos pueblas existentes, los arrabales de la villa perpetuaron la separación entre ambas entidades urbanas, evitando los contactos. Así, entre el conjunto formado por la Puebla Vieja y el arrabal nacido en torno a Dendari y el conjunto formado por la puebla nueva y sus ensanches quedaron configuradas tres plazas: la de San Cristóbal, la Plaza Gamarra y la Plaza Vieja. El hecho de que en un momento de clara expansión urbana quedasen todos estos espacios vacíos entre las dos villas invita a pensar que quizá existieran verdaderas razones para evitar la unión de los dos espacios, caso que de ser cierto resultaría verdaderamente anómalo para el Señorío de Vizcaya y de difícil esclarecimiento.

13. VELILLA IRIONDO, J.: *Arquitectura y Urbanismo en Lekeitio. Siglos XIV a XVIII*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1996.

3.5.4. Las últimas modificaciones urbanas: el muro cortafuegos, la tercera muralla y los arrabales exteriores

Durante la Edad Media los incendios eran una desgracia habitual de los centros urbanos como consecuencia de la abundancia de madera en las casas y de la extrema contigüidad de éstas. Así en el año 1442 un incendio destruyó buena parte de las casas de la villa, tanto privadas (más débiles, por lo general) como públicas.

Para evitar en lo posible estos luctuosos acontecimientos los vecinos de la villa decidieron en el año 1490 pedir permiso a la Corona para construir un muro cortafuegos que impidiese, en caso de incendio, que las llamas arrasasen por completo la población. El muro se desarrolló en el albañal entre las calles Azpiri e Intxaurreondo, torciéndose ligeramente en la zona más cercana al puerto. La altura del muro es de 7 metros (más alto que las casas de aquel momento) y está construido en sillarejo bien trabajado.

Para permitir el paso de una a otra parte de la puebla nueva se construyeron dos portales: uno en la calle Trinidad (Portal de la Trinidad) y otro en la calle Arranegi (San Nicolás Tolentino o Piparren-portalea). Aproximadamente un siglo después de ser construido, el muro cortafuegos tuvo la oportunidad de demostrar su utilidad: en el incendio de 1595 la parte Sur de la villa quedó arrasada por las llamas pero no así la parte Norte, protegida por el muro.

Una vez construido el muro cortafuegos, una nueva obra pública vino, por fin, a unir a las dos poblaciones: la tercera muralla. Esta nueva cerca aprovechaba las dos murallas anteriores estableciendo sus muros en los espacios desprotegidos.

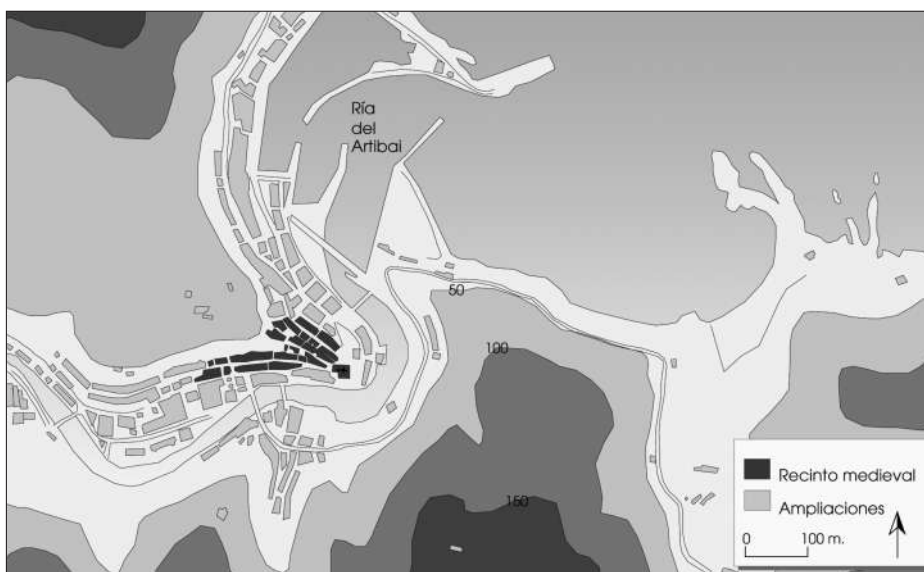
El otro lienzo de la tercera muralla se dibujó entre el portal del Astillero y la iglesia de Santa María, separando así la Plaza Vieja del Campo del Astillero.

Poco después de la construcción de la muralla tuvo lugar el último fenómeno urbano medieval: el nacimiento de los arrabales exteriores. La zona que recibió un crecimiento más importante fue la continuación de Arranegi a partir del portal de Nuestra Señora del Buen Viaje (calle Ezpeleta). En este espacio se conservan la torre de Léniz y la Torre de Licona. Significativamente menor fue el crecimiento a partir de los portales de Atea y Elexatea.

3.6. Ondárroa

El año 1327 la Señora de Vizcaya, María Díaz de Haro, expidió la carta fundacional de la villa de Ondárroa.

Tras las fundaciones de Bermeo, Plencia, Bilbao y Lequeitio, la ría del Artibai ofrecía uno de los mejores puntos del litoral para la fundación de un nuevo villazgo con el que favorecer las actividades pesqueras, así como la función del Señorío como nudo de relación entre el interior peninsular y la costa atlántica europea.



Recinto medieval de Ondárroa.

Por tanto, la fundación de Ondárroa respondió a un interés principalmente económico, al igual que el resto de villas fundadas con anterioridad. Precisamente la villa de Ondárroa fue la última en ser creada de acuerdo a una motivación económica o comercial puesto que Villaro y las villas siguientes nacieron principalmente como respuesta a la necesidad de protección de la población rural, salvo el caso de Guernica, villa en la que la motivación económica fue fundamental.

Sin embargo, a pesar de que la villa fue fundada en un enclave muy favorable para las actividades marineras y que en el ánimo de Doña María debía estar el favorecerlas lo más posible, lo cierto es que la carta-puebla de Ondárroa, al igual que la del resto de villas marineras de Vizcaya (salvo en cierto modo las de Plencia y Portugalete), apenas contiene referencias alusivas a la navegación o a las necesidades del mar en general.

Tuvieron que pasar ocho años para que Juan Núñez de Lara, consorte de la nueva Señora de Vizcaya, Dña. María López de Haro, al confirmar el privilegio de fundación del villazgo autorizase al regimiento de la villa a percibir cinco dineros de cada nave que pasase bajo el puente de madera que comunicaba la población con el otro lado de la villa. Este privilegio viene a confirmar que las actividades marineras habían tomado ya consistencia y que los Señores se ocupaban, aunque quizá tímidamente, de favorecerlas.

Otra disposición favorable para la villa que incluía el privilegio de Juan Núñez era que la rentería de Amallo estuviese dentro de la población. Con esto se pretendía que las actividades de carga y descarga se hiciesen en el interior de la villa, donde el concejo podía controlarlas con mayor facilidad, sin posibilidad de fraudes.

Aunque durante la alta Edad Media el Señorío vivió en cierto modo de espaldas al mar, en la baja Edad Media el escenario cambió por completo y las actividades pesqueras se desarrollaron tanto en las villas (Portugalete, Bilbao, Plencia, Bermeo, Guernica, Lequeitio, Ondárroa) como en otros puntos del litoral (Santurce, Barrica, Górliz, Mundaka...). Tanta importancia alcanzó la pesca en las villas marineras que sus sellos concejiles recogieron motivos relacionados con aquella actividad: en el caso de Ondárroa, el puente de la villa, una ballena y una embarcación persiguiéndola.

Como el pescado capturado resultaba muy superior al que los habitantes de la villa podían consumir existía un flujo continuo de pescado hacia el interior, tanto hacia el Señorío, como hacia Castilla. Para que el pescado pudiera ser consumido de forma diferida a su captura los medios empleados fueron varios, desde el zumo de limón al secado natural (pescado cecial), pasando por el ahumado y, especialmente, por el salado (pescado en salazón). El método más tardío debió ser el de la conservación en escabeche. Gracias a estas elaboraciones los habitantes del interior podían consumir un producto fundamental en la dieta mientras las villas costeras, como Ondárroa, se beneficiaban extraordinariamente de la demanda.

3.6.1. La configuración física de Ondárroa en la Edad Media: el plano y el sistema defensivo

Entre las villas vizcaínas Ondárroa es una de las que presenta un plano menos ordenado como resultado de los condicionantes físicos de la ría del Artibai. Como puede observarse en el plano de la villa, a la orilla izquierda del Artibai existe un espinazo rocoso que mantiene los 50 metros de altura a pocos metros de la línea de las aguas. En estas condiciones el caserío se desarrolló en la vertiente sur de la ladera en torno a tres calles con un punto de convergencia: la iglesia de Santa María.

Estas tres calles (Mayor, Iparkale, calle del norte, y arriba) fueron labradas en la pendiente y comunicadas entre sí por estrechos cantones con escaleras a través de los cuales los vecinos de las calles superiores podían acceder a los muelles del puerto.

Este primitivo núcleo se encontraba comunicado con el interior del Señorío siguiendo la ribera del Artibai y con Guipúzcoa a través del puente de la villa.

Una vez que la ladera sur se hubo ocupado el siguiente paso fue el asentamiento en la ladera norte, siendo también el punto focal de las calles la iglesia de Sta. María. Ya en el siglo XVI, el ensanche de la población se desarrolló en dirección a la rentería de Amallo.

En la confirmación del privilegio de fundación otorgado por Juan Núñez de Lara en 1335 se concedieron a los vecinos de Ondárroa ciertos derechos para que pudieran levantar una cerca a fin de evitar que se repitieran hechos como la entrada de las tropas de Alfonso XI en 1334. Tras esta disposición favorable la villa debió dotarse de una muralla exenta de la cual, tras los numerosos incendios y destrucciones que ha sufrido la villa, nada queda. Sólo a la salida del puente viejo permanece en pie

una puerta que se dice perteneciente a la muralla pero que en realidad es el pórtico de la ermita de la Piedad, el cual daba la bienvenida a los que llegaban a la ciudad desde Guipúzcoa, aunque probablemente sin apenas función defensiva.

3.6.2. El puerto

En una villa marinera como Ondárroa el puerto era uno de los elementos fundamentales, pues de él dependía la buena marcha de las actividades comerciales y pesqueras que la población desarrollaba¹⁴.

En la actualidad, el puerto interior de Ondárroa presenta una notable estrechez debida a las sucesivas obras de encauzamiento que se han realizado, pero en la Edad Media el aspecto debía ser muy diferente. En aquellos tiempos el puerto era un espacio notablemente más amplio y sometido a los caprichos de la marea. Con marea alta, el agua llegaba hasta los cimientos de la iglesia de Sta. María donde era frecuente que las naves se amarrasen. Con marea baja, por el contrario, las arenas ocupaban la canal reduciendo al mínimo la movilidad de las embarcaciones pero permitiendo también que éstas varasen sobre el lecho arenoso.

Dada la inestabilidad del cauce cualquier punto estable era utilizado para fijar las naves, ya fueran lengüetas ancladas en la ría, argollas en el puente o, mucho mejor sin duda, los cimientos de la iglesia de Santa María.

Hasta el siglo XIX siguieron sin realizarse obras de encauzamiento en la ría. Fue en esta centuria cuando las continuas dificultades para la navegación convencieron al regimiento de la imperiosa necesidad de llevar a cabo esta obra. En el XIX, así como en el XX, las obras han transformado por completo el puerto de Ondárroa tanto en su interior, encauzamiento de las dos orillas, como en el exterior, donde se han construido amplios muelles y rompeolas.

3.7. Guernica

La villa de Guernica fue fundada por el Conde Don Tello, Señor de Vizcaya, el día 28 de abril de 1366 "con placer de todos los vizcaínos".

En primer lugar, la carta-puebla otorga a la población el Fuero de Logroño, un instrumento muy útil para el desarrollo de las actividades económicas. A través de él los pobladores de Guernica obtenían la facultad de vender y comprar sin trabas, se liberaban de un buen número de derechos señoriales convirtiéndose en francos y se alejaban del control directo del Señor pudiendo desarrollar sus propios órganos de gobierno municipal.

La carta-puebla de Guernica cuenta con la particularidad de citar a los primeros pobladores de la villa, 30 en total; por lo que parece, estos pobladores debieron cambiar sus solares originales (distribuidos por el territorio comarcal) por nuevos solares incluidos en el lugar en que iba a efectuarse la población.

Junto al Fuero de Logroño y los términos territoriales, Guernica obtuvo otra serie de favorables disposiciones. Una de ellas fue la libertad de navegación en la ría de Mundaka.

Otra, la prohibición de realizar compraventa alguna en la calzada que discurría entre Oka y Axpe de Busturia salvo en la propia villa. Junto a ello, se hacía obligatorio para los que transitaban entre Durango y Bermeo que fueran por Guernica "et non por otro Lugar".

Los diezmos del monasterio de San Pedro de Lumo, por su parte, pasaron a la villa, con el consiguiente beneficio para ésta. Además, la villa de Guernica obtuvo la exención de pedido durante ocho años, postura que, aunque no se diga, debe estar en relación con la necesidad de construir el recinto murado.

Por último, la villa obtuvo permiso para celebrar un mercado semanal cuyo día quedó fijado en el miércoles.

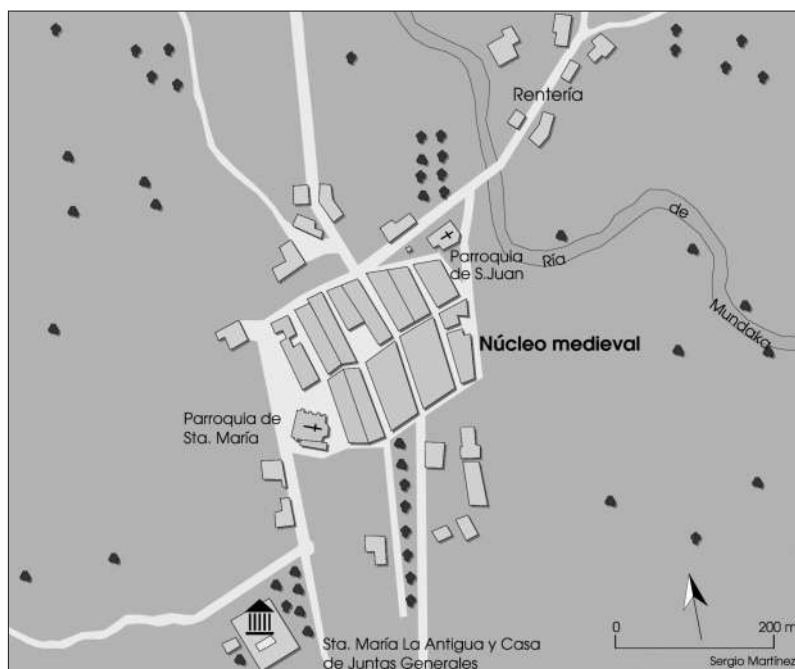
En conjunto, la carta-puebla de Guernica difiere notablemente de la del resto de villas vizcaínas fundadas en los mismos años. Si en Markina, Elorrio o Gerrikaitz la motivación fundamental fue la de

14. Sobre el puerto de la villa ver CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*, op. cit., pp. 180-187.

defender a la población rural y favorecer el poblamiento en unos momentos de aguda crisis social y demográfica, en el caso de Guernica el interés principal estuvo en el fomento de la actividad económica: Guernica nació para funcionar como un importante centro comercial entre la costa y el interior del Señorío de Vizcaya.

Como señala la carta-puebla, la villa se fundó en el lugar conocido como "Puerto de Guernica". Así, en 1366 concluía el proceso de fundación de villas costeras en Vizcaya que había comenzado con Bermeo y continuado con Plencia, Bilbao, Lequeitio y Ondárroa. Ahora era el turno de dotar a la ría de Oka con un puerto que canalizase hacia la costa las mercancías que provenían del Duranguesado y, de forma contraria, canalizar los productos que desde la costa buscaban el interior.

Por tanto, si las motivaciones sociodemográficas debieron pesar en la decisión de Don Tello de fundar la villa de Guernica hay que señalar que la principal causa fue la económica, al igual que lo había sido en el caso de los puertos fundados con anterioridad en el Señorío.



Plano de Guernica en el siglo XIX (reelaborado a partir de COELLO, F.: Atlas de España y sus posesiones de Ultramar, Madrid, 1857).

3.7.1. El desarrollo de Guernica en la Baja Edad Media

Dos son los aspectos que resultan especialmente interesantes en el estudio de la villa de Guernica durante la Baja Edad Media: su desarrollo económico y su papel político como sede de las Juntas Generales del Señorío de Vizcaya.

Por su favorable situación geográfica y por las ventajas recibidas en su carta-puebla la villa de Guernica desarrolló una dinámica actividad económica durante la Edad Media. Sin duda, los dos pilares de la economía de Guernica fueron el comercio y el hierro.

En el primer campo resultaba de especial importancia la existencia del puerto pues, como ha quedado dicho, fue la posibilidad de acceso de las naves a la población una de las razones fundamentales para la fundación de la villa¹⁵. Existieron en Guernica dos puertos: el de Suso (en Artekale) y el de Yuso (al Sur de la villa). El sistema de amarre de las naves era similar al de Ondárroa (argollas ancladas en las paredes de las edificaciones).

Acompañando estas estructuras se encontraba un puente que posiblemente sustituyera a un vado natural anterior, como ocurrió en el caso del puente de San Antón en Bilbao.

15. Ver el interesante trabajo de ECHANIZ ORTUÑOZ, J.Á.: "El puerto de Guernica", *Aldaba*, nº 95, Septiembre, 1998, pp. 35-46.

Sin embargo, aunque el puerto de Guernica era un elemento imprescindible para la actividad económica de la villa, pronto los vecinos debieron renunciar a su uso, al menos al nivel que estaban acostumbrados. Ya desde el siglo XV aparecen evidencias de que los depósitos de arena dificultaban cada vez más el paso de las naves. Prueba de las difíciles condiciones que para la navegación ofrecía la ría de Oka es un proyecto de mejora de la canal que se presentó a finales de la decimoquinta centuria. El objetivo era acortar la distancia existente entre Guernica y Bermeo. El brazo de mar que unía ambas poblaciones tenía una longitud de cuatro leguas, cuando en línea recta no era más que de legua y media; debido a ello se pensaba que acortando el brazo de mar se conseguiría que entrase mayor cantidad de agua en la ría reduciendo a la vez la distancia entre las dos villas marineras. Presentado el proyecto, los reyes católicos comisionaron al licenciado Loarte para que estudiase la viabilidad del proyecto, su coste y los resultados que de él se obtendrían. Finalmente las buenas intenciones se quedaron en eso y las necesarias obras no se acometieron: el puerto de Guernica quedaba destinado a desaparecer irremediabilmente.

3.7.2. El paisaje urbano de la villa en la Edad Media

La villa de Guernica presenta un plano urbano de gran sencillez y regularidad, quizá uno de los más logrados entre las villas el Señorío junto a Bilbao y Durango. Como villa de nueva planta y por su situación en un área de escasa pendiente, Guernica no contó con problemas para el diseño de un plano reticular.

El casco urbano medieval de Guernica contaba con cuatro calles paralelas dispuestas en muy ligera pendiente sobre la ría: Goienkalea, Calle de la plaza, Artekalea y Barrenkalea. El camino principal discurría al Oeste de la villa, bordeándola por su parte superior.

En la Edad Media estas calles debieron estar repletas de puestos de venta, talleres artesanos y hospedajes para los viajeros. Especial importancia tenía la calle de la plaza pues, como su propio nombre indica, contaba con un ensanchamiento en el cual se celebraba el mercado semanal además de contar con la Alhóndiga o almacén público del cereal.

Cortando a las cuatro calles de forma perpendicular se dibujaba un cantón conocido como Andramari, que desde la iglesia de la villa atravesaba ésta por completo para desembocar en el puente que cruzaba el río Oka. Se trata, por tanto, de un plano muy sencillo y bien adaptado a las necesidades comerciales en relación al camino de Durango a Bermeo.

Bordeando la villa se levantó probablemente desde el mismo momento de la fundación una cerca de piedra para defensa de los pobladores y delimitación del recinto urbano. Muy poco es lo que se conoce de este recinto murado. Lo más probable es que contase con puertas en la entrada y salida de Artekalea, en la entrada de la Calle de la Plaza desde Durango y en la salida del cantón hacia la Rentería.

4. CONCLUSIÓN

El proceso de fundación de villas en Vizcaya cambió para siempre la configuración del Señorío y su organización territorial. Aunque con cierto retraso con respecto a los territorios aledaños, Vizcaya vio nacer una serie de núcleos urbanos que cumplieron un importantísimo papel en su desarrollo económico. Primero de forma muy tímida –con la fundación de varias villas en el interior y sólo una en la costa, Bermeo– pero de forma más decidida a partir del siglo XIV, el litoral vizcaíno pasó de ser un espacio apenas desarrollado a convertirse en el nexo de unión necesario entre el interior peninsular y los puertos atlánticos del Norte europeo. En esa carrera por controlar el tráfico comercial y mercantil, algunas villas tuvieron serias dificultades para su desarrollo por condicionamientos geográficos, como fue el caso de Plencia y Bermeo, cuyos puertos terminaron cegados por los depósitos fluviales. Otras, como Bermeo, Ondárroa o Lequeitio, quedaron relegadas a una condición de puertos pesqueros más que comerciales. Portugalete, por su parte, mantuvo ambas condiciones, aunque siempre bajo la sombra y la tutela de Bilbao, la gran triunfadora de todo el proceso. Porque fue esta villa, surgida humildemente a la orilla del Nervión, la que capitalizó finalmente el movimiento comercial entre el Atlántico y el interior peninsular, no sólo en Vizcaya sino en el conjunto del Cantábrico.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

BOCHACA, Michel; ARIZAGA, Beatriz: "La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 71-87.



La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI

Michel Bochaca

Université de La Rochelle

Beatriz Arizaga

Universidad de Cantabria

Recep.: 05.10.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 71-87]

Acep.: 17.01.12

Resumen

Presentamos un análisis histórico-cartográfico del emplazamiento portuario de Bayona en las costas atlánticas. Explicaremos su evolución desde los tiempos romanos, como castrum de Lapurdum, hasta la consecución del "nuevo puerto" de Bayona. Las gigantescas obras de ingeniería portuaria permitieron el cambio de desembocadura y su salida directa al mar. El tránsito de puerto fluvial (hasta finales de la Edad Media) a puerto marítimo se explica de manera documental, gráfica y cartográficamente, incidiendo especialmente en la ocupación y desarrollo de las zonas portuarias de la ciudad. Sin la nueva desembocadura directa al mar, el puerto fluvial de Bayona habría decaído inexorablemente por la extrema dificultad que planteaba el curso cambiante y la poca profundidad de su ría.

Palabras clave: Bayona, Adour, puerto fluvial, puerto marítimo, puerto atlántico, Lapurdum, Edad Media.

Laburpena

Azterketa historiko eta kartografiko bat aurkezten dugu, Baionako portuak itsasertz atlantikoan duen kokalekuari buruz. Bere bilakaera azalduko dugu, erromatar garaitik, castrum de Lapurdum zenekotik, Baionako "portu berria" eraiki arte. Portuko ingeniarietza lan izugarriei esker, bokalea aldatu zen eta itsasorako irteera zuzena ahalbideratu zen. Ibai-portu izatetik (Erdi Aroaren amaiera arte) itsas portu izaterako bidea modu dokumental, grafiko eta kartografikoan azaltzen da, bereziki azpimarratuz hiriko portu eremuen okupazioa eta garapena. Itsasorako irteera zuzenik gabe, Baionako ibai-portuak gainbehera egingo zuen, halabeharrez, itsasadarraren ibilgu aldakorrek eta sakontasun eskasak zailtasun izugarriak ekartzen baitzituzten.

Gako-hitzak: Baiona, Aturri, ibai-portu, itsas portu, portu atlantiko, Lapurdum, Erdi Aro.

Abstract

We make a historical-cartographical analysis of the port of Bayonne on the Atlantic coast. We explain its evolution from Roman times, as castrum of Lapurdum, to the 'new port' of Bayonne. The huge engineering work on the port changed the mouth of the river so that it could flow directly into the sea. The change from river port (until the end of the Middle Ages) to sea port is explained with documents, images and maps, focusing particularly on the occupation and development of the town's port areas. Without the new mouth, which flows directly into the sea, the river port of Bayonne would have declined inexorably owing to the extreme difficulty of the changing course and the shallow depth of its estuary.

Key words: Bayonne, Adour, river port, sea port, Atlantic port, Lapurdum, Middle Ages.

INTRODUCCIÓN

Se propone un panorama de larga duración sobre la ciudad de Bayona, desde la presencia del antiguo *castrum* de Lapurdum hasta la Bayona del siglo XVI. Pocas noticias nos han llegado sobre el origen del *castrum* romano pero se sabe de su existencia desde finales del siglo III. Se conoce mejor la ciudad romana por los restos urbanísticos y arquitectónicos que perduraron que por los textos literarios. Sabemos que fue un puerto fluvial secundario romano del suroeste francés. Pervivió silenciosamente hasta el siglo X y eclosionó históricamente convertida en Bayona en el siglo XI. De los siglos XI al XIV se produjo un extraordinario crecimiento que desembocó en la creación de varios arrabales que desbordaron la ciudad hasta el río, llegando a ocupar ambas orillas. La densificación de la población en estas nuevas zonas urbanas indican de forma indiscutible el interés por ejercer un control exhaustivo del puerto por parte de sus habitantes. El apogeo de la ciudad y puerto se ve interrumpido paulatinamente por el cambio del curso del río Adour hasta la nueva desembocadura en Vieux Boucau. Esta nueva desembocadura amenaza la ruina total del puerto y ciudad, a pesar de los esforzados intentos por restablecer la desembocadura en el lugar original de Capbreton. Finalmente a finales del siglo XVI llega la gran solución, lograr una desembocadura artificial, nueva, junto a la ciudad. Se realiza “rompiendo” el terreno en línea recta hasta llegar al mar.

Para este estudio ha sido necesario reunir todas las fuentes informativas disponibles, textuales, arqueológicas, artísticas y especialmente iconográficas y arqueológicas. Se ha empleado la metodología propia del urbanismo histórico regresivo. Han sido de especial utilidad los planos de la ciudad de la segunda mitad del siglo XVI que nos han permitido situar los antiguos puertos y las estructuras constructivas antiguas y medievales. Se ha elaborado una cartografía e infografía abundante que aportamos como parte del trabajo.

1. EL CASTRUM Y PUERTO ROMANO DE LAPURDUM

En la actualidad no disponemos de noticias textuales sobre el hábitat concentrado y fortificado en la región hasta el s. V, ya que ni en el *Itinerario de Antonino* ni en la *Tabla de Peutinger* (otro itinerario) datados entre finales del s. III y mediados del s. IV se hace referencia a ninguna localidad con ese nombre. Las primeras noticias sobre el lugar se remontan al s. V en la *Notitia Dignatarum Imperii*¹, donde se reconoce la presencia de un tribuno de la cohorte de Novempopulaine establecido en Lapurdum. Y a mediados del siglo V, Sidoine de Apollinaire en una de sus cartas alaba la calidad de los pescados del Adour y las langostas lapurdianas². No es mucho para afirmar la existencia de la ciudad pero tradicionalmente los historiadores han acordado darle el nombre de Lapurdum a este poblamiento antiguo que posteriormente pasará a llamarse Bayona³. De todas maneras la realidad se impone: la ciudad existe y el nombre de Lapurdum ha prosperado.

El *castrum* romano

Tras los estudios realizados a finales del s. XIX y XX ha quedado establecido el recinto fortificado. Tenía 1.120 metros de lado formando un polígono de cinco lados, con una largura de 350 metros de norte a sur y una anchura de 250 metros de este a oeste. Este recinto encerraba una superficie de 8,5 Hectáreas, siendo bastante menor que algunas ciudades importantes como Burdeos con 32 Hectáreas y Dax con 12 Hectáreas, y algo mayor que otras como Perigeux de 5,5 Hectáreas⁴. El trazado de este primitivo recinto es visible todavía hoy en la morfología urbana del centro de Bayona, aunque sólo perduran en la actualidad algunos lienzos de murallas y algunas torres.

1. La ocupación de este espacio en épocas prehistóricas y protohistóricas está fuera del ámbito del trabajo al que nos vamos a referir. Además, como es de sobra conocido, los descubrimientos arqueológicos son permanentes y constantemente están modificando las hipótesis tradicionales sobre los asentamientos humanos en ésta o en cualquier otra región. La primera referencia textual se remonta al s. V de nuestra era en un fragmento de *Notitia Dignatarum Imperii*, Edit Seeck O, Berlin, 1876, pp. 215-216, “*Trubunus cohortes Novempopulanae Lapurdi*”.

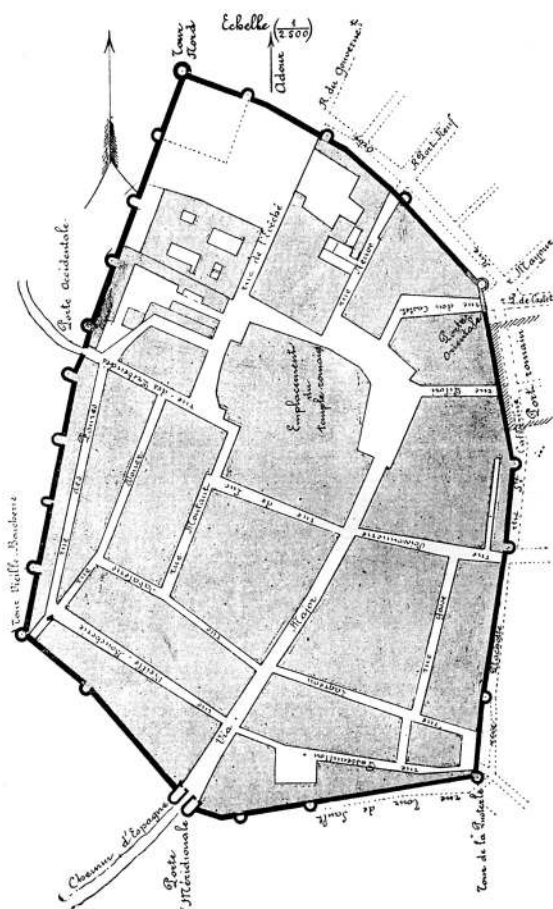
2. SIDOINE DE APOLLINAIRE: *Epistolae*, LOYEN A. (Edit), Paris, 1970, VIII 12-7 “*Lapurdensis lucustarum*”.

3. Este criterio ha sido aceptado y ha estado en vigor hasta finales del s. XX por parte de los historiadores, pero actualmente se está replanteando una revisión historiográfica, ya que no todos piensan que la asignación del nombre de Lapurdum a la ciudad romana sea del todo exacta. Véase la aportación de TOBIE J. Luc, autor de la síntesis de la historia del periodo romano de Bayona, en la obra colectiva dirigida por PONTET, J.: *Histoire de Bayonne*, Toulouse, 1991, pp. 9-10.

4. BLAY DE GAÏX, G.F.: *Histoire militaire de Bayonne*, Bayonne, 1899-1908, 2 vols. Reedición Bayonne, 1980, T. I, pp. 9-27; DUCÉRE, Édouard: *Dictionnaire historique de Bayonne*, Bayonne, 1911-1915, 2 vols. Reedición Marseille, 1998, T.I, pp. 308-309; LAMBERT, E.: “*Bayonne*”, *Congrès Archéologiques de France: Bordeaux et Bayonne*, Paris, 1941, pp. 507-521.

El militar Blay de Gaïx, tras un profundo trabajo sobre la ciudad, determinó el trazado antiguo y las torres que tuvo. Estimó que estaban situadas a una distancia de 35 a 40 metros unas de otras por lo que había 23 torres⁵. Nueve de ellas se mantienen todavía hoy día en pie, si no enteras, parte de ellas, o de sus cimientos, aunque han perdido su aspecto militar y están integradas en la estructura construida, domesticadas podría decirse. La localización de otras diez fue posible gracias a planos de época moderna, especialmente de uno de 1674. Las otras cuatro torres restantes las sitúa: una en el ángulo de las calles de la Monnaie, Orbe y Le Port Neuf, otra en la conjunción de las calles de la Argenterie y Orbe, otra al final de las calles Guillamin y Poissonnerie, y la cuarta entre la puerta Tarride y el Chateaux-Vieux.

Los trabajos realizados sobre las murallas y torres conservadas muestran que estaban fabricadas con la técnica del "opus quadratum regulare". Los muros tenían un espesor de 3 metros, similar a otros recintos fortificados de Aquitania. Los paramentos exteriores estaban formados por piedras talladas cúbicas de 10 a 12 centímetros de lado y cada cuatro o cinco hileras de piedras se intercalaba una fila de ladrillo que atravesaba todo el espesor de la muralla para darle consistencia. Se trata de una forma constructiva general en la región. Las paredes de las torres tenían un espesor de 1,20 metros y trazaban un círculo de 6,30 metros de diámetro. Los ángulos más expuestos del *castrum* eran defendidos por torres redondas mientras que las torres intercaladas en los lienzos de muralla eran semicirculares. Según los estudios realizados por Ducéré, la altura de las murallas llegaba en la zona de la Puerta d'Espagne a 13 metros, mientras que en la zona de la puerta Tarride solo subía hasta los 8,30 metros⁶. Los lienzos de las murallas y las torres que perduraron han sido reutilizadas constantemente y hoy día están integradas en el tejido arquitectónico. En relación a la fábrica del recinto amurallado, se sabe por las excavaciones realizadas en 1960 y 1970 que no se reutilizó material anti-



Castrum romano de Lapurdum según Blay de Gaïx.

5. BLAY DE GAÏX, G.F.: *op. cit.*, T. I, Mapa 7.

6. DUCÉRE, E.: *op. cit.*, T. I, p.309.

quo como sucede en Burdeos o en Perigeux, sino que fue una edificación "ex nihilo", una ciudad de nueva planta. Su muralla está fechada en la segunda mitad del s. III⁷.

Respecto al plano originario y al trazado viario no es demasiado fácil reencontrarlo ya que ha sido constantemente reocupado por lo que las intervenciones han sido constantes, sin embargo hay indicios del trazado clásico, del "Cardo" y "Decumanus", indicadores de una planificación urbanística romana. Hoy día todavía pueden reconocerse los emplazamientos de dos puertas antiguas, la "porta meridiana" (llamada también porta de Saint Leonis –Puerta de San León) en el extremo sur de un antiguo "cardo"⁸. Para el extremo norte el plano no está tan claro y se barajan dos hipótesis. Al oeste la puerta conocida como "porta Torrata o Tarride" marca el límite occidental de un "decumanus"⁹. La puerta este del decumanus se denominaba "porta orientalis" y daba acceso al río Nive y también se la conocía como puerta del Puerto¹⁰.

Hasta el momento pocos son los vestigios romanos hallados en el recinto fortificado o en sus inmediaciones, aunque tampoco se han realizado intensas campañas arqueológicas en el lugar. Monedas de bronce de Adriano (117-138), dos denarios de plata de Augusto (63 a.C-14 d.C), monedas de Vespasiano (69-79). Piezas de bronce de Constantino II (337-274), restos de cerámica de los siglos IV y V, y material constructivo romano en los sondeos de la catedral¹¹. No parece gran cosa para semejante recinto amurallado, pero tampoco ha habido un plan arqueológico específico para la ciudad, que seguramente nos habría aportado bastantes más restos e interpretaciones de las que poseemos en la actualidad. Es un capítulo pendiente. Estudiosos del siglo XIX y XX han afirmado la existencia de un templo dedicado a Marte en el centro de la ciudad en torno a la vía de Saint León¹². Camille Jullian informa de la existencia de un puente romano sobre el Nive en el actual emplazamiento del puente Bertaco¹³. Y Blay de Gaix situa el puerto romano en el borde del Nive entre las calles del puerto de Castets y el puerto de Suzée (actual calle Guillhamin) basándose en el descubrimiento de ciertas argollas de origen, posiblemente, romano que servirían para atar los barcos¹⁴. Son informaciones verosímiles pero imposibles de verificar con exactitud dado el estado de las investigaciones arqueológicas.

Hipótesis sobre su origen

El *castrum* de Lapurdum citado en la *Notitia Dignatarum Imperii* fue un puerto fortificado que controlaba el paso del curso inferior del río Adour. Era un *castrum* defensivo sobre la ruta Burdigalia (Bordeaux)-Oearso (Irun), ruta secundaria que unía Aquitania con Hispania junto al mar. Existían otros itinerarios de mayor importancia como el de Burdeos, Dax Pamplona, o el de Dax Toulouse que daba origen a rutas transversales que atravesaban los Pirineos para acceder a Zaragoza o a Lérida (Lleida). Lapurdum era muy similar a otros puntos fortificados que protegían los pasos de los Pirineos. Los estudios arqueológicos muestran que la fortificación de Lugdunum (Saint-Bertrand-de-Comins), se creó también a mediados del siglo III para asegurar el paso de los Pirineos dirección Lérida (Lleida), y las fortificaciones de Imus Pyreneus (Saint-Jean-Le-Vieux), sobre la ruta a Roncesvalles, se reconstruyeron también en el s. III¹⁵.

En consecuencia la creación del *castrum* de Lapurdum debe inscribirse dentro de una política general de protección de las rutas de los Pirineos. Sin entrar en contradicción con esta hipótesis el historiador Camille Jullian propone otra no menos interesante, considera que el *castrum* de Lapurdum fue un puerto militar destinado a proteger las tierras del interior de ataques piratas que podían remontar el Adour, como así fue cuando los vikingos llegaron hasta la ciudad de Dax¹⁶.

7. FAVRE, G.: "Carte Archeologique de la Gaule", *Pyrénées Atlantiques*, nº 64, Paris, 1994, pp. 77-78.

8. DUBARAT, V.; BIDACHE, M.; DARANATZ, J.B.; YTURBIDE, P.: *Le Livre d'Or de Bayonne. Textes latins et gascons du Xe au XVIe siècles*, Pau, 1898-1906, nº III, p. 9 y nº XV, p. 9.

9. DUCÉRE, E.; YTURBIDE, P.: *Livre des Établissements*, Bayonna, 1892, Nº 167, p. 129.

10. *Le Livre d'Or de Bayonne...*, op. cit., nº III, p. 9 y nº XIV, p. 26 "usque ad portum et viam qui ducit ad portum".

11. FAVRE, G.: op. cit., pp. 77-78.

12. La tradición popular afirma que este templo fue ocupado posteriormente por la "maison de Arribayre" adosada a la muralla romana en la parte baja de la calle de la Poissonerie. BLAY DE GAÏX, G.F.: op. cit., T. I, pp. 24-25 y DUCÉRE, E.: *Le Vieux Bayonne. Hotels, maisons et logis*, Bayonne, 1909, p. 51-52.

13. JULLIAN, C.: "Notes gallo-romaines XXVI. L'origine de Bayonne", en *Revue d'Études Anciennes*, 1905, pp.147-154.

14. BLAY DE GAÏX, G.F.: op. cit., T. I, p. 22.

15. RICO, C.: *Les Pyrénées romaines. Essai sur un pays frontalier (IIIe siècle av.J.C.-IVe ap. J.C.)*, Madrid, 1997, p. 217.

16. JULLIAN, C.: op. cit., pp. 47-154.



- A. Tour à l'ouest de la rue des Faures
- B. Tour de la Boucherie
- C. Tour barlongue à l'est de la Porta Meridionalis
- D. Tour du Bourreau
- E. Tour de la Plachotte



Fotos: M. Bochaca



Pervivencia actual de las torres romanas de Lapurdum. Fotos: Michel Bochaca.

Puerto fluvial

La cuenca hidrográfica del Adour abarca unos 17.000 km², y hasta el s. XIX una importante flota de bateles (barcos de río sin quilla) remontaron con sus mercancías desde el puerto de Lapurdum hasta el interior del territorio. El Adour era navegable hasta Saint Sever a 125 kilómetros al interior de Lapurdum (Bayona), y empalmado con el río Midouze se podía llegar hasta Mont de Marsan, por el río Luy hasta Saugnac, por los ríos de Pau y Olorón hasta Peyhorade, por el Bidouze hasta Came, por el Eran hasta Labastide Clairance y por el Nive hasta Cambo.

Por los efectos de la marea la corriente del río Adour llegaba hasta Dax y la del Nive hasta Ustariz y en los otros afluentes hasta los puntos que hemos señalado como navegables. Cuando los cursos de agua no permitían la navegabilidad los mulateros tomaban el relevo y por caminos terrestres continuaban su penetración. Dax y Saint Sever unían Bayona con las Landas. Mont de Marsan con Armagnac. Peyhorade con el Bearn y Soule. Came y Labastide Clairance con la Baja Navarra. El puerto fluvial de Cambo aseguraba el tráfico dirección a la alta Navarra y por Ainhoa y Maya comunicaba con Pamplona.

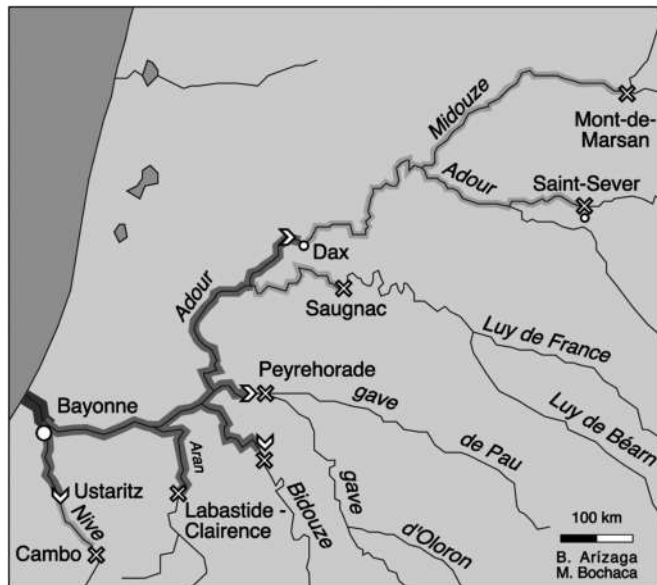
El *castrum* del bajo Imperio situado en la actualidad en la parte vieja de Bayona está a una altitud de 13 metros, pero antiguamente las aguas estaban más próximas al núcleo urbano que en la actualidad ya que con el cambio de la desembocadura, el nivel de las aguas del río bajaron al fluir estas más rápidamente. La sensación que pudo dar la ciudad antes del cambio podría equipararse a la de una población situada en medio de una bahía interior. El puerto propiamente dicho estaba en la zona este a orillas del río Nive, con las aguas más altas lamiendo las tierras próximas a las murallas. Parece que también por la zona norte, por las orillas del Adour, había una lengua de río que se adentraba tierra adentro y que permitía remontar a los pequeños barcos hasta la Torre de Tarride¹⁷.

2. PERVIVENCIA SILENCIOSA: SIGLOS DE SILENCIO (V-X)

Fortificación en ruta secundaria, puerto militar y centro de evangelización, fueron los cometidos que debió desempeñar la pequeña ciudad de Lapurdum a lo largo de los siglos V al X. Si no hubo muchas

17. Hay noticias de que todavía en 1307 había embarcaciones que amarraban junto a Torre Tarride. DUCÉRÉ, E. y YTURBIDE, P. (Edits): *Livre des Établissements*, op. cit., p. 179. BLAY DE GAÏX en su obra *Histoire Militaire de Bayonne*, op. cit., cuando presenta la reconstrucción del plano de Bayona sitúa un riachuelo llamado Le lague y una entrada del río en la zona norte llamada "puerto du Verger", p. 43.

noticias sobre el lugar en época romana, tampoco se aclara su discurrir histórico en los siglos posteriores. Las referencias textuales son muy escasas y excepto la mención de su existencia no aportan mayor información.



Límite del efecto de la marea
 Límite del transporte fluvial

Influencia del puerto fluvial de Lapurdum-Bayona.

Los primeros historiadores de la región del s. XVI y XVII, Oihénart, Pierre de Marca y Veillet nos ofrecen interpretaciones posibles sobre el papel que pudo jugar la ciudad como centro evangelizador de la región y centro defensivo frente a las invasiones¹⁸. Se sabe que el obispado de Dax y el de Pamplona fueron creados con el claro interés de fomentar la evangelización del sur de Aquitania y Vasconia¹⁹, dentro de esa lógica cabe explicarse la instalación de una sede episcopal temprana en Lapurdum, pero carecemos de noticias exactas sobre dicho dato hasta el siglo X. En el 980 Arsieu, obispo de Lapurdum, aparece como firmante y reclamante de una carta en la que se relacionan las posesiones de la Iglesia de Santa María y denuncia los expolios que ésta ha sufrido²⁰. La falta de textos que avalen la hipótesis de la sede episcopal no conlleva inexorablemente su negación. Sabemos de la pervivencia de la ciudad a través de los escasísimos datos proporcionados a lo largo de la historia por cronistas y geógrafos como Gregorio de Tours que en su *Historia de los Francos* afirma que en el año 587 fueron restituidas por el rey de Borgoña a Charibert II nueve ciudades entre las que figuraba Lapurdum y su territorio²¹. A finales del siglo VII aparece citada la ciudad en la *Cosmografía Ravennati*²². A principios del siglo VIII se la menciona en el cartulario de Lescaur y a finales del siglo IX, la tradición, sitúa la llegada de San León a la ciudad.

Como centro y puerto defensivo hizo lo que pudo por defender rutas y detener ataques llegados por mar que remontaban el Adour, como el de los vándalos en el 445 y los vikingos en la segunda mitad del s. IX. A partir de la instalación de los visigodos en Aquitania en el 418, según Mousot-Goulard, Lapurdum era uno de los cuatro centros fortificados entre el Adour y los Pirineos, que defendían el sur del ducado gótico del que Burdeos era la capital. Pero en el año 445 Lapurdum fue incapaz de detener a la flota de vándalos que remontando el Adour atacaron el territorio²³. Se sabe

18. OIHÉNART, Arnauld d' (1592-1667): *Notitia utriusque Vasconiae*, 1ª edición, París, 1656. Edición facsímil con estudio de Ricardo Ciérvide Vitoria, 1992; MARCA, Pierre de: *Marca Hispanica sive limes hispanicus*, París, 1688; VEILLET, R. en DUBARAT: *Recherches sur la ville e sur l'Eglise de Bayonne, Manuscrits du Chanoine René Veillet* (publicado con notas y grabados), 3 vols. Bayona, 1919-1929.

19. HOURMAT, P.: *Histoire de Bayonne des origines à la révolution française de 1789*, Bayona, 1986, p. 35.

20. *Le Livre d'Or de Bayonne*, op. cit., T. I, pp. 1-3. Arsieu "indignus et humillis Laburdensis episcopus".

21. GREGORIO DE TOURS: *Historiarum Francorum*, Libro Décimo, Edit. Krust B. MGHSSRM, T. I, Berlin, 1893, IX, 20.

22. PINDER y PARTHER (edit): *Ravennati anonymi cosmographia*, París, 1860, L. IV, cap. 40.

23. MOUSSOT-GOULARD, R.: "Les Châteaux de l'Adour au V^e siècle", en *Revue d'histoire de Bayonne du Pays Basque et du Bas-Adour*, 2000, pp.1-6.

también que cuando aparecen los vikingos en Aquitania en el 844, fueron destruyendo grandes ciudades, remontado el Garona atacaron Burdeos en el 848²⁴, y remontando el Adour llegaron hasta Dax, como lo describe el cronista musulmán Al-Himyari²⁵. Esto quiere decir que Lapurdum fue incapaz de detener la entrada de los vikingos por su puerto fluvial lo que supuso el paso libre y franco por toda la red fluvial de la baja Aquitania, y seguramente también su destrucción.

3. DE CASTRUM DE LAPURDUM A CIUDAD DE BAYONA (SS. XI-XII)

Elementos dinamizadores de la ciudad en los siglos XI y XII

De mediados del s. XI a finales del s. XII se configura y entra en la historia la ciudad de Bayona²⁶. Se identifican dos poderes fuertes residiendo en la ciudad. Un poder laico, el Vizconde de Labourd, representante del Conde de Gascuña, y un poder eclesiástico, el obispo de Bayona. La aparición de estas dos autoridades en las fuentes escritas coinciden cronológicamente con los primeros síntomas de una renovación urbana que transforma el castrum antiguo de Lapurdum en la ciudad medieval de Bayona. La jurisdicción eclesiástica del obispado de Bayona es muy extensa, se extiende más allá de los Pirineos incluyendo las tierras de Hernani y San Sebastián²⁷. Y la jurisdicción del Vizconde aunque coincide básicamente con el obispado es de menor amplitud quedando fuera, entre otras, las tierras del otro lado de los Pirineos²⁸.

La renovación de la ciudad comienza con el impulso que le otorga el obispo Raymond de Martres (1120-1125) con el proyecto de construcción de la Catedral²⁹. Su sucesor Arnaud Loup de Beesabat continuó con su edificación y el Duque de Aquitania Guillermo IX en 1122 dona a la iglesia de Santa María de Bayona la mitad de la ciudad y otros privilegios que le reportarían grandes rentas³⁰. También concedió importantes libertades a los vecinos impulsando notablemente el desarrollo demográfico y económico de la ciudad. Bayona y Labourd, tras el matrimonio de Leonor de Aquitania con Enrique Plantagenet, duque de Normandía y rey de Inglaterra (1154), pasa a formar parte de un inmenso "imperio" que se extendía desde Escocia hasta los Pirineos. Este cambio de órbita dinamiza también el desarrollo de la ciudad. Finalmente en 1184 Bayona y su jurisdicción adquieren autonomía propia frente a la tierra de Labourd a la que habían estado vinculadas hasta este momento³¹.

En la reorganización administrativa llevada a cabo por Ricardo Corazón de León, Bayona fue puesta bajo la autoridad de un Preboste al que le asistían doce jueces consejeros reclutados entre los burgueses más notables. Este gobierno laico se reafirma frente al poder eclesiástico representado por el obispo de Bayona. En las primeras décadas del s. XIII (1204) vemos a Bayona ocupar un papel destacado en la región, llegando a firmar su preboste acuerdos con el rey Sancho de Navarra para lograr la protección de sus mercaderes en el reino hispano³². Entre 1206 y 1213 los bayoneses constituyeron la "societas navium Bayonensis" cuyo objetivo era prestarse ayuda mutua tanto en el puerto de la ciudad como en todos los otros que frecuentaran³³. Y finalmente en 1215 obtienen de Juan sin Tierra una carta de franquicia como la de Rouen, que les permitirá, entre otros privilegios, administrarse ellos mismos por medio de un alcalde y cierto número de echevinos³⁴.

24. HIGOUNET, CH. (dir): *Histoire de l'Aquitaine*, Toulouse, 1971, pp. 148-151.

25. MOUSSOT-GOULARD, R.: *Saint Léon, Bayonne et Gascogne à la fin du IX^e siècle*, Bayonne, 1994, pp.13-21.

26. Hay varias hipótesis sobre el origen del nombre, unos lo atribuyen a una raíz vasca "ibai ona" (buen río) y otros a una raíz latina. Para mayor información sobre el tema véase GAVEL, H.: "Du nom de Bayonne et de quelques autres noms de lieux aquitains ou espagnols", en *Bulletin de la Société des sciences, lettres et arts de Bayonne*, Bayonne, 1931, pp. 37-40.

27. *Le Livre d'Or de Bayonne*, op. cit., T. I, pp. 1-3 y T. II, pp. 4-5.

28. MOUSSOT-GOULARD, R.: "Vicomes de Labourd et Vicomes de Bayonne", en PONTET, J. (dir): *Regards sur l'histoire de Bayonne et du Sud-Ouest Aquitain du Haut Moyen Âge au temps présent. Hommes, pouvoirs, économie et société. Melanges offerts à Pierre Hourmat*, Bayonne, 2002, p. 14.

29. Para obtener fondos para la nueva empresa constructora, instituyó una cofradía por todas las parroquias de Labourd de forma que todos contribuyeran en la fiesta de la Natividad de la Virgen (8 de Septiembre) con cuatro "denarios poitevinos", un pan y un cirio, obteniendo a cambio 40 días de indulgencias.

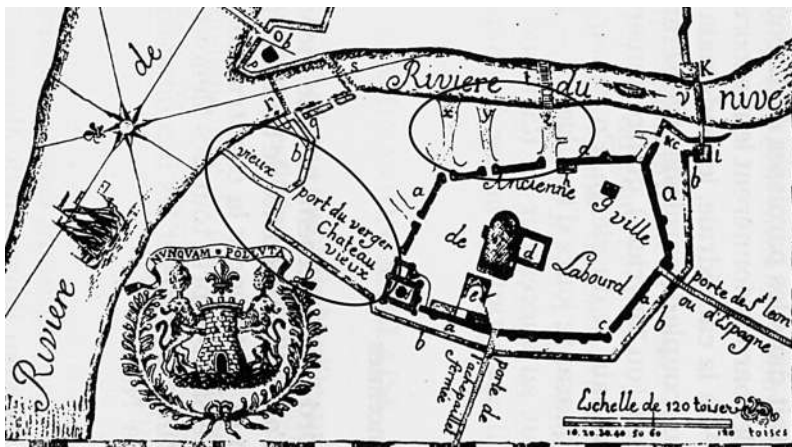
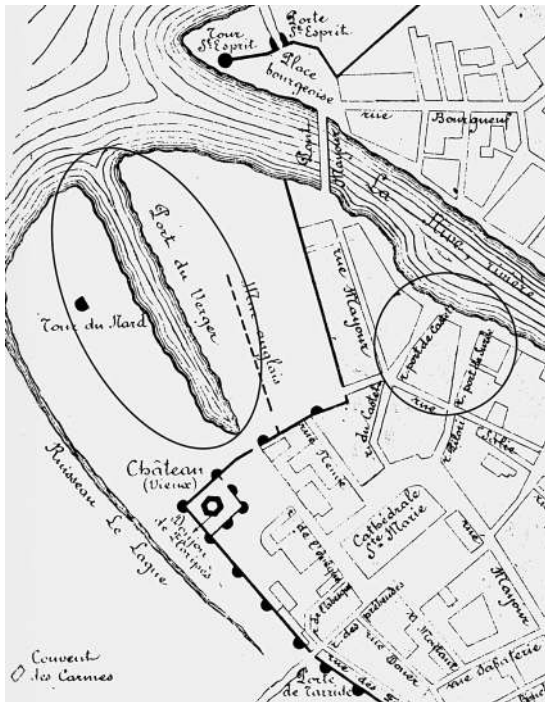
30. Guillermo IX otorga a la iglesia de Santa María sus derechos sobre las tierras cultas e incultas, la autorización para fundar establecimientos agrícolas, para colocar nasas y pesquerías en aguas dulces y saladas. *Le Livre d'Or de Bayonne*, op. cit., N° XIII, pp. 23-24.

31. A.C. Bayona AA 11.

32. GOYHENECHÉ, E.: *Bayonne et la région bayonnaise du XII au XV^e siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Leioa, 1990, p. 343.

33. GOYHENECHÉ, E.: op. cit., p. 313.

34. A C BAYONNE AA 1 y *Livre des Etablissements ...*, op. cit., n° 4, pp.17-22.



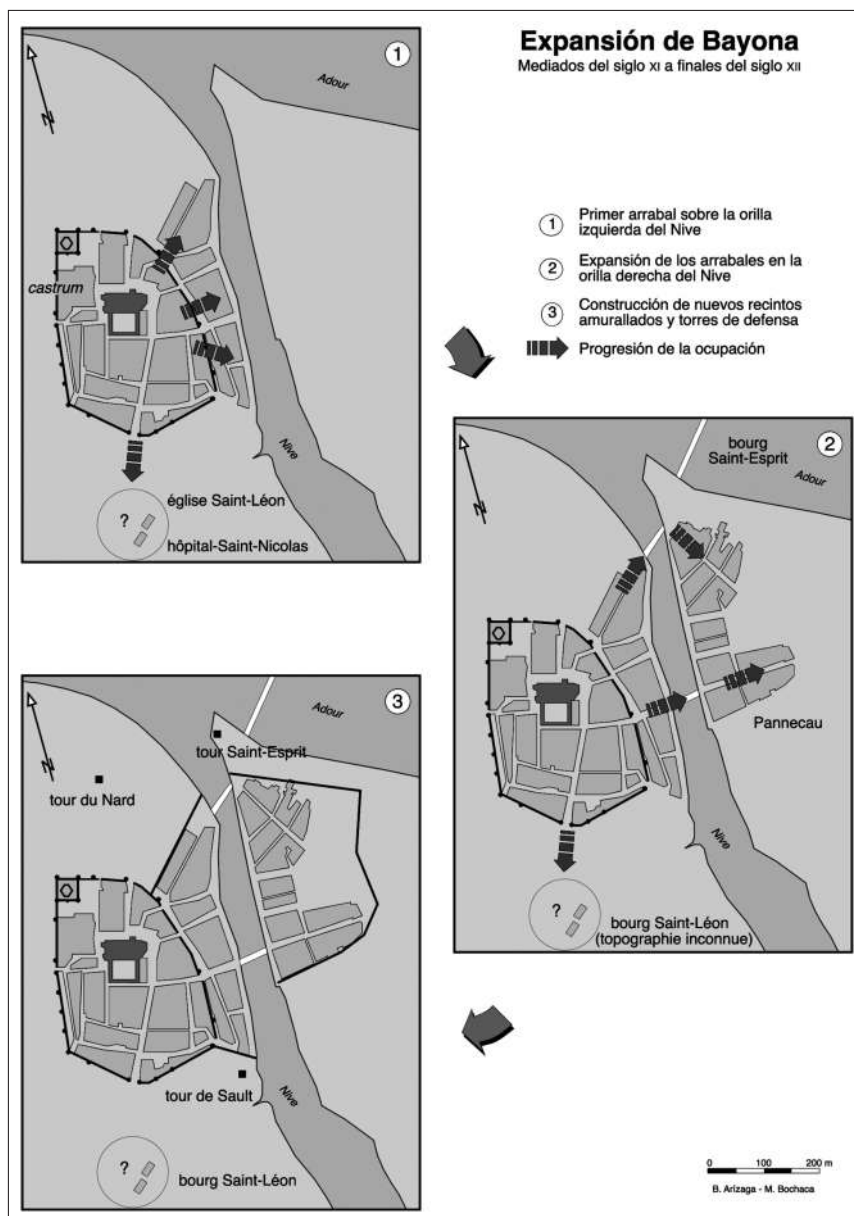
Emplazamiento de los antiguos puertos de Lapurdum-Bayona. Arriba, los puertos antiguos de Bayona según Blay de Gaix. Abajo, los puertos antiguos de Bayona según Veillet.

La gran expansión urbana y el control del puerto fluvial

Todo hace pensar que las franquicias otorgadas por el Duque de Aquitania, Guillermo IX, en 1122, favorecieron la repoblación de Bayona gracias a las ventajosas condiciones jurídicas otorgadas a sus pobladores. Respecto a la densificación demográfica del antiguo castrum poco se sabe, pero es notoria la aparición de arrabales en el s. XII a ambas orillas del río Nive. Una vez densificado el poblamiento en el recinto amurallado, la nueva urbanización progresa en las tierras bajas hacia las orillas del río.

Los primeros arrabales se crean en la orilla izquierda del Nive. Los recién llegados se instalaron al abrigo de las murallas romanas pero fuera del recinto en las suaves pendientes que conducen al río. En la zona Este, la antigüedad del Puente Mayou, que atraviesa el Nive en las proximidades del Adour, permite pensar que la calle del Puente Mayou (actual Calle Victor Hugo) fue uno de los primeros ejes sobre el que se organizó el poblamiento nuevo. Otras calles atraviesan también las murallas dando acceso a sus pobladores al puerto, o puertos, situados en las orillas del río y toman el nombre de Puerto de Suzete y Puerto de Castet³⁵. Las nuevas construcciones erigidas fuera de los muros romanos dan origen a nuevas calles, sus trazados rectilíneos con una trama parcelaria homo-

35. GOYHENECHÉ, E.: *op.cit.*, p. 75.



génea permite pensar en una lotización de viviendas planificada. En la zona Sur se crea otro arrabal con una ocupación difusa, espontánea, en torno a la iglesia de San León (1188) y el hospital de San Nicolás (1187)³⁶.

A lo largo del siglo XII se forman otros dos arrabales nuevos en la orilla derecha del Nive. El primero junto al Puente Mayou y se le denominó BorcNau (Bourg neuf en gascón). El segundo se crea como prolongación del Puente Bertaco y se llamará Pannecau. También estos dos arrabales permiten plantearse la hipótesis de una planificación urbanística. La planificación urbanística supone la existencia de una iniciativa de los poderes que controlan la ciudad. En este caso el Obispo o el Vizconde³⁷.

El Adour es atravesado por un puente desde la orilla derecha del Nive en el primer cuarto del siglo XII. Este puente, según los historiadores de la villa, se creó para el servicio de los peregrinos de San-

36. *Le Livre d'Or de Bayonne*, op. cit., n° XLII, pp. 74-75. Se establece un acuerdo entre los canónigos de Santa María y los Hospitalarios de Jerusalén para construir una capilla y un hospital en San León en 1187.

37. *Le Livre d'Or de Bayonne*, op. cit., p. 55, 56, 83, 85.

tiago de Compostela y estaba administrado por la orden del Espíritu Santo de Montpellier, y junto a él se creó otro arrabal que tomó el nombre de Espíritu Santo³⁸. Al finalizar el siglo XII Bayona se había desbordado ocupando sus arrabales ambas orillas del Nive y del Adour, con ello el puerto fluvial estará totalmente controlado, protegido y atendido.

Junto a la creación de arrabales la ciudad emprende grandes obras públicas como la fortificación de estos. El primer arrabal se protegió por medio de dos muros que descendían desde el recinto romano hasta el río y estaba defendido por dos torres, la de Nardal al norte y la de Sault al Sur, ésta de finales del s. XII. Las fortificaciones del arrabal de la orilla derecha parece que se estaban levantando en 1130³⁹. Uno de los principales intereses de las autoridades y pobladores era la de conseguir un cierto nivel de seguridad, por ello se construyen los muros protectores, pero también se fortalecen los símbolos del poder urbano, tanto el castillo del Vizconde, que es del s. XII⁴⁰, como la reconstrucción de la iglesia de Santa María, transformándola en Catedral. Esta empresa fue iniciada por el obispo Raimond de Martres (1120-1125) y la continuaron sus sucesores.

Los arrabales de las orillas del Nive controlan y dinamizan la actividad portuaria de Bayona pues en ella se establecen los recién llegados con intención de lograr una actividad económica satisfactoria que les permita mantener a sus familias. También en esas orillas se construyen las edificaciones necesarias para los servicios portuarios, tales como almacenes u hospedajes.

4. LOS TIEMPOS DE ESPLENDOR. SIGLOS XIII-XIV

Aumento de la densidad de población

Cuando Bayona recibe el 19 de abril de 1215 de manos de Juan sin Tierra los privilegios municipales, según el modelo de Rouen, la ciudad estaba preparada para el gran despegue económico y social que dicho documento permitía, liberándola, en buena medida, de la tutela eclesiástica ejercida por el obispo de la ciudad⁴¹. La autonomía de gobierno, que dicho privilegio otorgaba, ejerció un poder de atracción en la población del entorno rural importante, incidiendo en el crecimiento físico de la ciudad y en la densificación urbana.

El poder de atracción de la ciudad impulsó a los habitantes del territorio próximo a avecindarse en Bayona. Según un censo catedralicio del s. XIII, el 50% de las familias procedían de un entorno rural exterior a la ciudad⁴². La procedencia habitual era de pobladores de la cuenca fluvial del Adour y sus afluentes, aunque también hay vecinos de lugares lejanos como Londres, Narbona, España, Roncesvalles, Puente la Reina, Castro Urdiales, etc.

La llegada de estos inmigrantes durante los siglos XIII y XIV supuso la ocupación de los arrabales que habían sido creados en el XII y la densificación progresiva de los espacios de la ciudad antigua, de los arrabales a orillas del Nive y de los menos ocupados de San León y Saint Esprit. Debido a la necesidad de alojamiento rápido y barato para cubrir las necesidades de una población que no cesaba de llegar, se construyó de forma apiñada, sin demasiado orden y con materiales de poca calidad, susceptibles de incendiarse con facilidad. Esta forma de establecer las viviendas, las tiendas, los talleres artesanales y las bodegas produjo numerosos conflictos entre los vecinos debiendo intervenir, para solucionarlos, la autoridad municipal⁴³. La intensidad de las nuevas construcciones y los conflictos generados plantearon numerosos problemas, en ocasiones, de muy difícil resolución para los cargos municipales. Para tratar de solucionarlos de la forma mas ecuánime posible, Eduardo I, ordenó, en 1289, que los conflictos sobre este tema tuvieran una asesoría técnica y lo resolvieran tres hombres buenos (prohombres), más un cantero y dos carpinteros elegidos en presencia del alcalde y jurando sobre las reliquias de San León la ecuanimidad de sus resoluciones. Pero los problemas deri-

38. DUBARAT, V. y DARANATZ, J.B.: *Recherches sur la ville e sur l'Eglise de Bayonne*, T.I., Bayonne, 1910, p. 137.

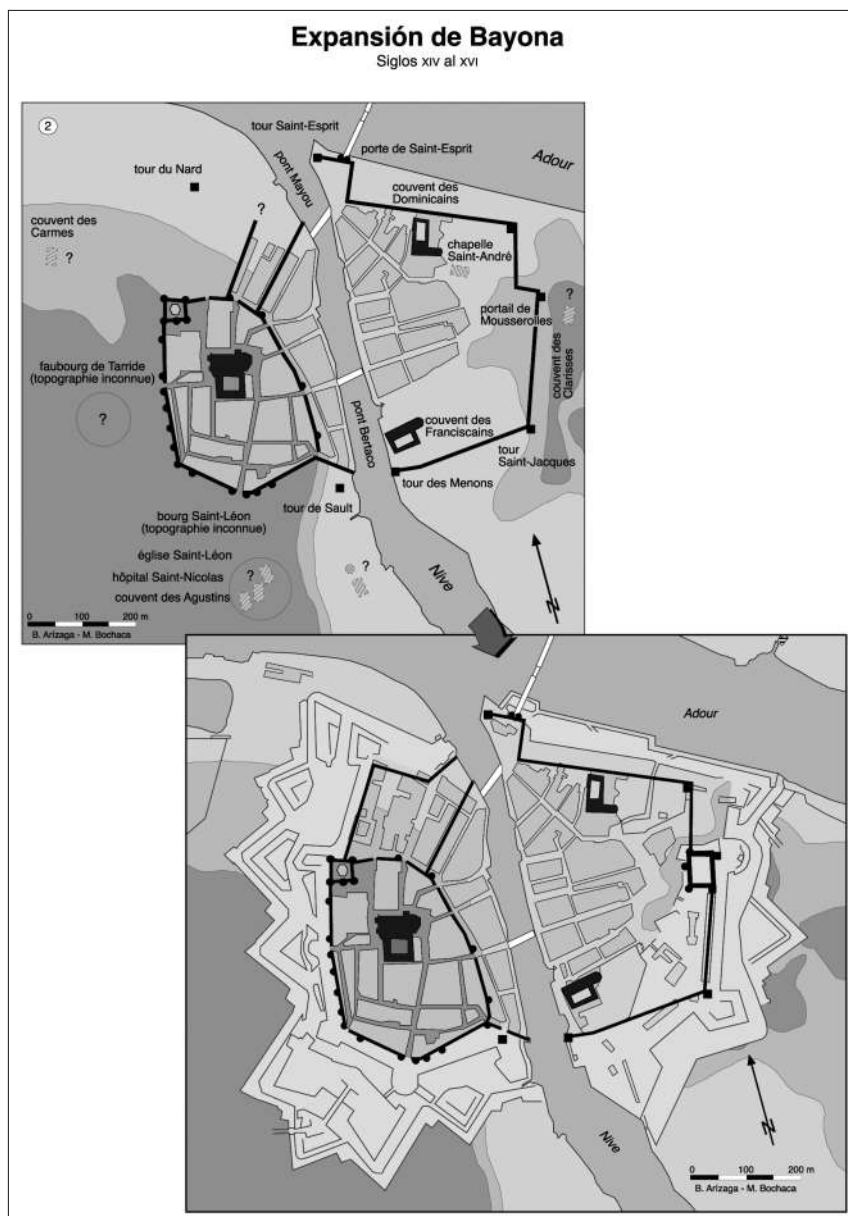
39. LACRAMBE: "Histoire de la fortification du Petit Bayonne", En *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1931, p. 70.

40. La construcción de este castillo se atribuye al Vizconde Raymond de Sault.

41. Este documento de privilegios establecía el organigrama municipal siguiente: 1 Alcalde, 12 jurados (echevinos), 12 consejeros y 75 pares (hombres buenos). El conjunto de este grupo elegía anualmente a 3 prohombres y los proponía como candidatos a la alcaldía. El rey elegía entre estos tres propuestos a uno. El organismo municipal ejercía de forma delegada las competencias administrativas y de justicia.

42. *Le Livre d'Or de Bayonne*, op. cit., pp.45-101.

43. DUCÉRE, E.: *Livre des Etablissements*, op. cit., nº 6, pp. 23-24.



vados de la llegada continua de emigrantes a la ciudad se repiten y en 1294 el concejo municipal decide reglamentar la construcción urbana, sobre el alineamiento de las viviendas respecto a las calles, y los materiales constructivos a emplear⁴⁴. La reiteración sobre las normas constructivas obedecía a dos principios. En primer término a la dificultad que suponía el control de las nuevas construcciones urbanas por parte de los agentes municipales. En segundo lugar al riesgo de incendios que se generaba con una construcción precaria y con las calles obstaculizadas por pequeñas construcciones que trataban de ganar espacio privado a costa del espacio público. Todo ello propiciaba que en caso de incendio el desastre fuera devastador, como así sucedió a mediados del siglo XIII y en el siglo XIV.

No hay que perder de vista que un incendio destructor de un barrio o arrabal alteraba la vida comercial de la ciudad, perdiendo temporalmente parte de la población y ralentizando sus actividades económicas portuarias. Los barcos que acudiesen al puerto necesitaban de todo tipo de infraestructuras bien para las mercancías como para las personas embarcadas, y si ya era difícil remontar los

44. DUCÉRÉ, E.: *Livre des Établissements*, op. cit., N° 39, pp. 66-67.

15 kilómetros del río Adour hasta llegar al puerto no era deseable que no se pudieran ofrecer los servicios necesarios para la actividad comercial, ya fueran almacenes u hospedajes. Como ya se mencionó al presentar el castrum de Lapurdum, la cuenca fluvial del Adour y sus afluentes comunicaban una gran región con Bayona que, como puerto fluvial bien resguardado, se ofrecía como puesto intercambiador de productos comercializables. Bayona era el puerto de mayor importancia tras el de Burdeos en el Sur del Golfo de Gascuña. Además de la actividad comercial, dinamizadora de la economía regional, no es nada desdeñable el papel jugado por Bayona como puerto pesquero en su doble vertiente de pesca de agua salada y agua dulce.

El desarrollo y prosperidad de Bayona, percibida en la expansión urbana, queda explícitamente probada por un signo externo, que responde ineludiblemente a la riqueza y esplendor de la ciudad: la implantación de conventos de órdenes mendicantes. Éstos se instalaban en el mundo urbano con el fin de fortalecer la fe y el dogma cristiano, pero su característica de “mendicantes” (pobres, sin recursos propios, dependientes de las donaciones), exigía que la población estuviera en condiciones de mantenerlos. Por dicha razón se instalaban en aquellas poblaciones cuyo nivel y actividad económica fuera alta e intensa para garantizar su supervivencia.

Bayona junto a Burdeos, Agen y Toulouse fue una de las poquísimas poblaciones del Suroeste francés que mantuvieron cuatro conventos de mendicantes. Este dato acredita la prosperidad de la ciudad que durante la primera mitad del siglo XIII ve cómo aparecen los dominicos y los franciscanos. Los dominicos están presentes desde 1220 y en 1265 se instalan a orillas del Adour en la zona norte del arrabal situado en la orilla derecha del río Nive, en “Borcnau”⁴⁵. Hay noticias de los franciscanos desde 1222-1223, pero oficialmente se asientan en 1242⁴⁶, en el mismo arrabal que los dominicos pero al sur. Aún estando en los extremos del arrabal, ambos fueron protegidos por las nuevas defensas que construyó la ciudad en el s. XIII, envolviendo totalmente al arrabal de la orilla derecha del Nive. Los otros establecimientos religiosos, carmelitas y clarisas, se establecen extramuros a mediados del s. XIII, El primero de ellos junto a la Torre Tarride y el segundo junto a la puerta de Mousserolles⁴⁷.

El flujo de inmigrantes, aunque no tenemos cifras exactas, se sabe que fue tremendamente importante como nos indican, las creaciones de arrabales, las implantaciones de nuevos centros eclesíásticos como los cuatro conventos de mendicantes y las grandes obras de infraestructuras de comunicación y defensivas que se llevaron a cabo en la segunda mitad del siglo XIII. Pero este último grupo de obras, las llamadas obras públicas, no hubiera sido posible afrontarlas por el municipio sin la ayuda real, sin la complicidad e implicación de los reyes de Inglaterra y duques de Aquitania que fueron insuflando recursos para que la ciudad más próxima a la frontera con los reinos hispanos estuviera bien defendida. Puentes y murallas fueron el objeto de atención prioritario. Los puentes, debido a las riadas, sufrían graves desperfectos impidiendo la correcta comunicación entre ambas partes de la ciudad y para garantizar, en parte, la obtención de los recursos necesarios para su reparación en 1283 Bayona obtuvo el permiso real para imponer una “sisa” (impuesto que grava la exportación de mercancías) que se aplicó a las obras de los puentes.

Nuevos muros protegen al recién creado arrabal del Puerto Nuevo al norte de la ciudad. En la orilla derecha del Nive, en el arrabal, los muros deben ampliar su trazado para incluir dentro de él las nuevas edificaciones y conventos que se han creado. Aprovechando la necesidad de cercar la villa se crean recintos con un carácter más defensivo y mejor protegidos⁴⁸.

La firmeza de las fortificaciones de Bayona se justifican por varios motivos, uno de carácter general y otros de carácter particular. El primero es común a toda ciudad medieval. La población que acude a poblarlas viene atraída por un estatuto privilegiado y por una promesa de seguridad. Seguridad jurídica la aportan las cartas de fundación o de privilegios y seguridad física la aportan las murallas que envuelven las viviendas y protegen de enemigos, extraños y extranjeros. El segundo se justifica por la situación geográfica de la ciudad, emplazada al sur del ducado de Aquitania que a su vez era uno de los territorios más alejados del rey de Inglaterra, y en frontera con los reinos hispánicos. Y por último no hay que olvidar que en el conflicto entre Francia e Inglaterra, durante la conocida Guerra de los Cien Años, la ciudad requirió ser fortalecida de forma excepcional. Por esta razón en 1351 con

45. LAMBERT, E.: “L’architecture monastique à Bayonne d’après des documents inédits”, en *Gure Herria*, 1956 p. 199.

46. DUBARAT, V. y DARANATZ, J.B.: “Recherches sur la ville de Bayonne...”, *op. cit.*, T. I, p. 376.

47. BALASQUE, J. y DULAURENS, E.: *Études historiques sur la ville de Bayonne*, T. II, p. 176; LAMBERT, E.: “L’architecture monastique à Bayonne d’après des documents inédits”, en *Gure Herria*, 1956, p. 201.

48. BLAY DE GAÏX, F.G.: *Histoire Militaire de Bayonne...*, *op. cit.*, T. I, pp. 91-92.

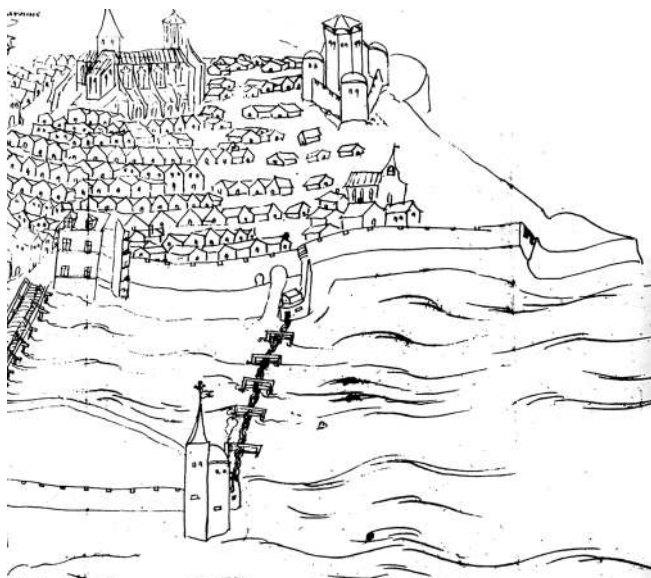
motivo de las treguas firmadas entre Francia e Inglaterra, aprovechó el rey inglés para dotarle a la villa de mejores defensas en torres y murallas⁴⁹. Tras la toma de Bayona por parte de los franceses en 1451 también se hicieron grandes reestructuraciones que afectaron a la fisonomía urbana⁵⁰, preparándose para la posible contienda con los reinos vecinos, especialmente cuando Castilla y Aragón se unieron a través del matrimonio de Isabel y Fernando.

Localización y visualización de las zonas portuarias (Topografía de los puertos medievales de Bayona)

Las noticias que nos ofrece Edouard Ducéré⁵¹ sobre los antiguos puertos de Bayona nos permiten hacernos una idea aproximada sobre su localización y topografía.

En relación al antiguo “Puerto de Vergier” o “Puerto de Verger”, Blay de Gaix⁵² lo sitúa al norte del antiguo recinto, como una lengua de agua del Adourd que penetra casi hasta los lienzos de murallas. Este autor realiza una reconstitución del plano hacia 1070 y otra hacia 1450. Para su localización parece que se inspiró en las referencias dadas por el canónigo Veillet en su obra, “Plan de l’ancienne ville de Labourt avec son augmentation qui lui fit prendre le nom de Bayonne”⁵³. Este autor describe el puerto como una salida directa desde la ciudad amurallada hasta el Adourd y le llama “Vieux port de Verger”. Este dato es retomado, sin una revisión crítica, por todos los autores posteriores hasta Goyheneche⁵⁴.

Durante los siglos XII y XIII la villa se expande de forma paulatina por la otra orilla del Nive y hacia el norte llegando hasta la orilla del Adour, aunque no se urbanizan totalmente. Son terrenos húmedos, con facilidad para el embarque y desembarque de mercancías en sus orillas. Las pocas fuentes escritas de la época no permiten pensar más que en una pequeña actividad portuaria en esa época, sin embargo, la densidad de población y la aparición de numerosos arrabales lo contradicen. Los puertos conocidos en la Edad Media en el borde de la orilla del Nive, port Neuf, port du Chateau, y port Suzeye se establecieron justamente al final de los caminos que descendían desde la villa al río y que con la subidas de la marea permitían una buena aproximación para la carga y descarga de mercancías⁵⁵.



La representación más antigua de Bayona. Dibujo de mediados del s. XVI. Archivo di Stato di Torino, *Architettura militare* vol 3, fol. 123v°

49. BLAY DE GAÏX, F.G.: *Histoire militaire de Bayonne*, op. cit., T. I, pp. 91-92.

50. HOURMAT, P.: *Histoire de Bayonne*, op. cit., pp 137-144.

51. DUCÉRE, Édouard: *Dictionnaire historique de Bayonne*, op.cit., T. 2, pp. 173-174 y 179-189.

52. BLAY DE GAÏX, G.F.: *Histoire militaire de Bayonne*, op. cit., T. II, pp. 43 y 83.

53. VEILLET: “Plan de l’ancienne ville de Labourt avec son augmentation qui lui fit prendre le nom de Bayonne”, en DUBARAT: *Recherches sur la ville e sur l’Eglise de Bayonne*. *Manuscrits du Chanoine René Veillet*. *Publies avec notes et gravures*, 3 vols., Bayonne, 1910-1929.

54. GOYHENECHÉ, E.: op. cit., pp. 75-76; VVAA: *Bayonne. La Catedral au coeur de la cité*, Lauburu, n° 3 suplement, pp. C4-C7, Bayonne, 1992.

55. GOYHENECHÉ, E.: op. cit., pp.75-76.

La palabra puerto empleada en los documentos medievales, como lugar de carga y descarga, no debe entenderse con el concepto actual en el que suponemos la existencia de infraestructuras portuarias de cierta importancia y abrigo para los barcos. Todavía en el siglo XIV y, a veces, muy entrado el s. XV la palabra puerto designa el lugar y no un conjunto de infraestructuras constituidas por los muelles, cays, grúas, almacenes etc. Estos trabajos públicos relacionados con las actividades portuarias como los muelles, en la costa del Golfo de Gasuña, comienzan a plantearse los municipios en la segunda mitad del siglo XV, no siendo frecuentes las obras hasta mediados del siglo XVI e incluso más tarde⁵⁶. Debemos imaginarnos, pues, a los navíos de cierta capacidad anclados en medio del río y numerosas embarcaciones de menor tamaño a su alrededor trasladando los productos a tierra con ayuda de unas pasarelas de madera, algo totalmente provisional.

La representación gráfica más antigua de Bayona, de la que hoy día tenemos noticia, es un dibujo en perspectiva caballera de la ciudad de mediados del s. XVI⁵⁷. Aunque un poco imprecisa en la definición de la rivera izquierda del Nive y su conjunción con el Adour. Esta primera representación gráfica nos da una imagen de la ciudad compacta encerrada en unas murallas muy próximas a las aguas fluviales del Nive. Las representaciones posteriores tales como el plano de 1599 de Errard de Bar-le-Duc, la vista en perspectiva de Bayonna desde lo alto de Saint Esprit realizada en 1612 por Joaquim du Viert, y los planos de 1674 y 1694 conservados en los Archivos de Génie en Vincennes⁵⁸ ofrecen un panorama algo diferente. Las aguas rellenan los fosos de las fortificaciones del norte hasta el bastión de Chateaux Vieux. Hay modificaciones en las defensas de la villa posteriores a la construcción de la nueva desembocadura. Con la nueva salida al mar el nivel de las aguas de ambos ríos descendió de forma notable ya que desaguaban con mayor rapidez. No es fácil reconstituir el nivel de las aguas en épocas anteriores aunque no hay que perder de vista que las tierras bajas de la ciudad eran, en época medieval, más húmedas e inundables que en épocas posteriores.



Joaquim de Viert. Vista de Bayona desde la orilla del Adour desde Saint Esprit, 1612.

5. EL PUERTO SE MUERE: EN BUSCA DE LA GRAN SOLUCIÓN, S. XVI

Dificultades del puerto de Bayona

El curso del río Adour a la salida de Bayona se torcía hacia el norte en paralelo a la costa a tres kilómetros de Bayona, le separaba del mar una cadena de dunas. En paralelo al mar recorría unos 15 kilómetros dirección norte para después de Capbreton tomar la dirección oeste y salir al Atlántico. Bernard Saint-Jours ha mostrado que el golfo de Capbreton, profunda fosa marina perpendicular al litoral gascón, correspondía al tramo final del antiguo valle del Adour. Excavado en una época geológica en la que el nivel del mar era mucho más bajo, se fue progresivamente cegando por la subida de las aguas oceánicas a finales de la era del Cuaternario⁵⁹.

56. ARÍZAGA BOLUMBURU, B.; SOLÓRZANO TELECHEA, J.A.: "La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule Ibérique à la fin du Moyen Age", en BOCHACA, M. y SARRAZIN, J.L. (dirs.): *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIIe siècles)*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2007, pp. 121-140.

57. Archivio di Stato di Torino: "Architettura Militari", vol 3, Folio 123 vº.

58. VIERT, Joaquim: "Vue de Bayonne de 1612". Archives Historiques de la Gironde. Archives du Génie (Vincennes). "Plan de Bayonne de 1674".

59. SAINT-JOURS, B.: *Port-d'Albert (Vieux Boucau). L'Adour ancien et le littoral des Landes*, Perpignan, 1900; SAINT-JOURS, B.: *L'Adour et ses embouchures*, Dax, 1921; SAINT-JOURS, B.: *L'embouchure primitive de l'Adour et la fixité des trois millénaires du littoral gascon*, Bordeaux (sin año de publicación).

A principios del siglo XV la salida al mar en las proximidades de Capbreton se complican y el río prolonga su curso más hacia el norte hasta las proximidades del lago de Soustons donde encontrará una salida al mar. La causa de este fenómeno tan excepcional pudo ser una gran tempestad o una gran marea, o la combinación de ambas. La mayor parte de las aguas seguía saliendo por la desembocadura primitiva, en las proximidades de Capbreton, pero se formó un brazo secundario que se dirigía hacia el norte hasta el lugar conocido actualmente como Boucau Vieux (en contraposición de Boucau Neuf abierto en 1578). La inmediata consecuencia de este cambio en el curso del río fue el descenso del nivel de las aguas en las zonas comprendidas entre Capbreton y Bayona. En 1517 una tercera desembocadura se forma de manera temporal entre Boucau Vieux y Capbreton, que se cierra por sí misma⁶⁰.

La situación del puerto de Bayona es preocupante y entre los años 1480 y 1510 numerosas deliberaciones de los magistrados y responsables municipales atestiguan la preocupación por las dificultades que tienen los navíos para remontar el río hasta llegar al puerto de la villa. La parálisis del puerto supondría la asfixia de la ciudad⁶¹. En 1482 el alcalde y consejeros de Bayona estaban preocupados porque los barcos ingleses y bretones cargaban en Capbreton sin pagar impuestos en Bayona, y reiteran su privilegio, para evitar pérdidas económicas, que todos los barcos paguen los derechos de carga y descarga en Bayona aunque esta no se realice en la villa. A comienzos de 1509 se permite a un comerciante cargar vinos en un navío de Bayona en el "puerto de Capbreton", porque la nave no podía remontar el río. Prohíben también instalar estructuras pesqueras en el río para no obstaculizar aún más el tránsito naval. En 1520 un navío de San Juan de Luz que se dirigía a Bayona quedó encallado en la desembocadura por falta de agua⁶². Como puede verse las complicaciones se amontonaban.

Sin embargo, los mayores problemas los tuvieron a principios del s. XVI con la villa situada en su desembocadura. En 1510 representantes de Bayona acudieron al puerto de Capbreton para impedir que allí se hiciera carga y descarga de mercancías. Quemaron un barco, tomaron cierta pinazas y generaron altercados con sus vecinos, que culminaron con una respuesta a cañonazos por parte de los agredidos. Se buscó la mediación del rey Luis XII, en 1512, y ante los argumentos esgrimidos por Bayona, que acusaba a Capbreton de lo ya expuesto y de obstaculizar el tránsito por el río con instalaciones piscícolas, el rey optó por defender a su ciudad. Obligaba a Capbreton a cesar en sus prácticas portuarias debiendo pagar los derechos de carga y descarga a Bayona aunque cargara en sus propios navíos⁶³. Se reitera y confirma una vez más el derecho de la villa de Bayona de ejercer un control directo sobre el curso del Adour desde Horgave, en el curso inferior hasta su desembocadura en nuevo Boucau (actual Boucau Vieux).

Exigencia de nuevos derechos territoriales

Siguiendo los criterios "legales" de la época, cuando a una población se le concedía un río entre sus términos jurisdiccionales, se entendía que todo aquello que bañaran las aguas de su río también les pertenecía, esto es, ambas orillas y toda la tierra que fuera inundada bien fuera por mareas o por crecidas. Con esta lógica, el municipio de Bayona al cambiar el curso final del río, desembocando varios kilómetros más al norte, considera que puede extender su dominio en las tierras que atraviesa el nuevo curso fluvial, ampliando sus derechos jurisdiccionales desde la primera desembocadura en Capbreton hasta la nueva en Vieux Boucau. Por esta razón exigían a las localidades adyacentes de Tosse, Soustons y Boucau ciertos derechos por pastar su ganado en esa franja de tierra⁶⁴.

Tras la conclusión de la Guerra de los Cien Años, los puertos fluviales del Suroeste francés tratan de reconstruir el control sobre su territorio de influencia. Bayona con la sentencia de Luis XII en 1512 fortaleció sus derechos controlando sus accesos fluviales río arriba y río abajo hasta el mar. En este

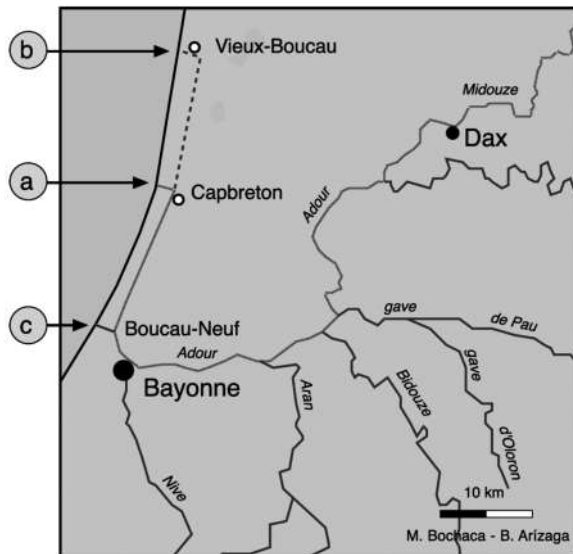
60. *Registres Gascons*, T. II, p. 181.

61. El deterioro de las condiciones naturales fue duramente sufrida por los bayoneses. A esta situación hay que añadir las dificultades políticas y económicas derivadas de la guerra de los Cien Años con el enfriamiento de las relaciones y transacciones comerciales debidas a la inseguridad marítima. Y a partir de 1451 tras la conquista francesa cesarán los intercambios con Inglaterra. Este aspecto de la decadencia del puerto de Bayona puede verse en la obra de DAMBIER, J.M.: "L'éclipse maritime de Bayonne de 1410-1430 a 1578", en *Passé, Present et avenir du port de Bayonne*, Bayonne, 1999, pp. 41-54; DAMBIER, J.M.: "Du XV^e siècle au XVI^e siècle, Bayonne au creux de la vague", en *Revue d'Histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas-Adour*, 2001, pp. 21-28.

62. A.C. Bayona, BB 6, fol. 109.

63. A.C. Bayonne, AA 15, Folio 22- 22 v^o.

64. ARIZAGA, B. y BOCHACA, M.: "Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo XV al principio del siglo XVI", en VAL VALDIVIESO, M.I. del (edit): *Musulmanes y cristianos frente al agua*, Santander, 2008, pp.215-229.



Nueva desembocadura: exigencia de nuevos derechos.

- a. Desembocadura primitiva en Capbreton
- b. Desplazamiento natural de la desembocadura en Vieux-Boucau (siglo XIV)
- c. Desembocadura artificial en Boucau-Neuf (1561-1578)

caso la reivindicación y ejercicio de sus derechos no fue suficiente para mantener la actividad económica de la ciudad, ya que el problema de navegabilidad del Adour estaba sin resolver. Hasta mediados del s. XVI creyeron en la posibilidad de volver a abrir eficazmente el antiguo Boucau de Capbreton. Pero el conflicto entre ambas localidades y el temor de que Capbreton se convirtiera en un antepuerto de Bayona, les llevó a buscar una solución más creativa y definitiva.

La gran solución

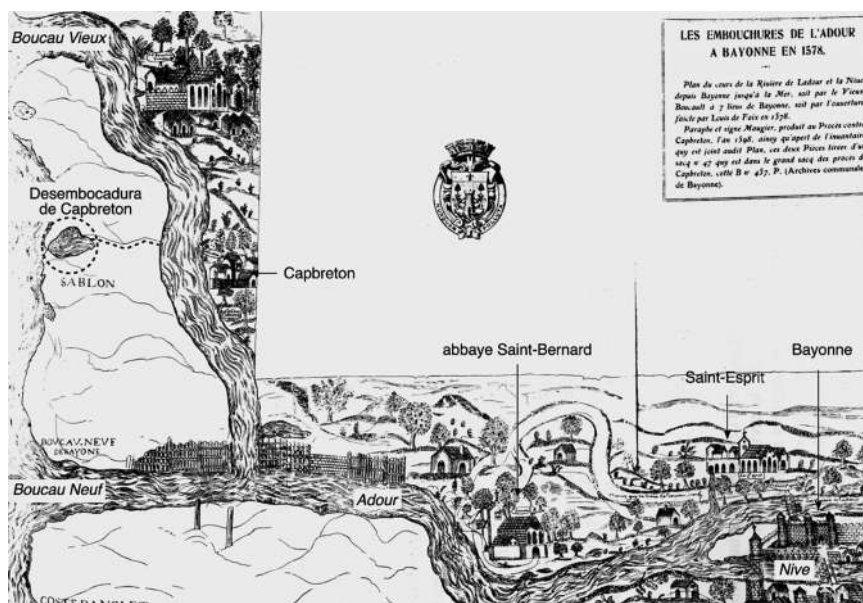
Cuando la ciudad pasa al dominio francés los problemas de Bayona son graves. La entrada a su puerto ofrecía graves dificultades a los navíos atlánticos, el río Adour tenía importantes inconvenientes para la navegabilidad desde el mar hasta la ciudad. Se imponía una solución drástica si se quería devolverle al puerto de Bayona la funcionalidad e importancia que siglos atrás había tenido, especialmente en los siglos XII-XIII y XIV.

La desembocadura actual del Adour situada en Boucau Neuf es el resultado de la excavación artificial del cordón de dunas que separaba el curso del río del mar. Fue realizado en 1578 bajo la dirección del ingeniero Louis de Foix⁶⁵. El municipio solicitó a Carlos VIII y después a Louis XII que los trabajos para mejorar la navegabilidad se emprendieran con celeridad con el fin de volver a situar la desembocadura del Adour en su lugar primitivo, el Golfo de Capbreton (1494-1500)⁶⁶. Los trabajos no avanzaron debido a la ausencia de recursos y a la poca iniciativa de los oficiales reales. La situación quedó bloqueada hasta principios de los años 1560 por la falta de recursos económicos. La rivalidad franco-castellana otorgaba a los bayoneses, frente al rey, un argumento decisivo, presentaban a Bayona como la única plaza fuerte capaz de contener a los enemigos en la frontera de Labourd. La decadencia del puerto amenazaba con la despoblación de la ciudad y la consiguiente falta de defensores de sus murallas⁶⁷. Capbreton, pueblo perdido entre las dunas no podía ser fortificado. Por tanto la situación era clara, Bayona debía de recuperar la capacidad mercantil logrando que su desembocadura fuera fácilmente transitable, para poder mantener su nivel económico y demográfico de manera que fuera factible una defensa del suroeste de Francia.

65. GRENET-DELISLE, C.: *Louis de Foix, horloger, ingénieur, architecte de Quatre rois*, Bordeaux, 1998, pp. 91-123.

66. A.C. Bayonne, DD 1 (2), 1491. "Enquête diligentée par Charles VIII, concluant à la possibilité d'un rétablissement de l'embouchure du fleuve au Golfe de Capbreton". Ver BOCHACA, M.: "Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491", en BOCHACA, M y SARRAZIN, J.L.: *op. cit.*, pp. 97-117.

67. COURTEAULT, E.H.: "Le siège de Bayonne en 1523", en *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1926, pp. 149-171.



Las desembocaduras del Adour a finales del siglo XVI.

A partir de 1560 la idea de restablecer la desembocadura en Capbreton es definitivamente desechada a favor de una nueva y atrevida solución. Excavar una nueva desembocadura junto a Bayonna siguiendo en línea recta desde la ciudad hasta el mar. Una vez aceptada la idea, todavía hicieron falta dos decenios para que se pudiera materializar. Enviado a Bayona en 1572 el ingeniero Louis de Foix finalizará su proyecto en Octubre de 1578 ayudado por una violenta crecida de los ríos que arrastró los últimos obstáculos después de haber inundado las partes bajas de la ciudad. La consecuencia inmediata de esta solución es que las aguas de los ríos Adour y Nive corren mas rápidamente hacia el mar bajando el nivel de sus aguas especialmente en torno a la ciudad de Bayona.

René Cruzacq propone una restitución cartográfica del antiguo trazado del Adour, anterior al cambio de su curso en 1578 y a la creación del "Boucau Neuf"⁶⁸, a partir de la recopilación de diferentes dibujos, mapas e informaciones antiguas.



Vista aérea de Bayona donde se percibe el recinto romano, las ampliaciones de los arrabales de los siglos XII-XIII-XIV-XV y las nuevas murallas del s. XVI.

68. CUZACQ, R.: "En marge d'une vieille carte: le lit ancien de l'Adour de Bayonne au Vieux Boucau", en *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1929, pp. 339-415; CUZACQ, R.: "Le lit Ancien de l'Adour (carte et documents nouveaux)", en *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1930, pp. 273-278.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

SORIA SESÉ, Lourdes: “El orden jurídico de los puertos en las repúblicas de marina”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 89-109.



El orden jurídico de los puertos en las repúblicas de marina

Lourdes Soria Sesé

Universidad del País Vasco

Recep.: 09.10.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 89-109]

Acep.: 15.11.12

Resumen

Considerado en su dimensión histórica, el orden jurídico que rige en los puertos evoluciona no tanto en razón de las normas que se dictan sino de la orientación que les da quien tiene la competencia para hacerlas, sí, pero sobre todo para aplicarlas. De ahí la diferencia entre el derecho portuario vigente cuando sobre ellos ejercen jurisdicción las autónomas "repúblicas de marina", de cuando ese ejercicio compete a aquellas autoridades que progresivamente van sujetándolos a tutela a partir del siglo XVIII. Integración en el conjunto urbano y protección de los intereses de sus vecinos es lo propio del derecho portuario municipal, generador de conflictos pero también de pactos con los extraños. Enrasamiento de particularidades en pro de intereses superiores es la forma característica de su aplicación bajo tutela.

Palabras clave: repúblicas de marina, derecho portuario, municipios, foralidad, jurisdicción, territorios vascos, San Sebastián, Pasajes.

Laburpena

Bere dimentsio historikoan hartua, portuetan agintzen duen ordena juridikoak eboluzionatzen du, ez hainbeste ematen diren arauengatik, baizik eta haien emateko, bai, baina batez ere aplikatzeko eskuduntza daukanak ematen dien norabidearengatik. Hortik dator aldea indarreko portu zuzenbidean, "itsas errepublika" autonomoek haien gainean jurisdikzioa dutenean eta jurisdikzioa XVIII. mendetik aurrera tutelapean jartzen dituzten agintariena denean ez baita berdina. Hiri multzoan integratzea eta biztanleen interesak babestea dagokio udal portu zuzenbideari, gatazkak, bai, baina arrotzekiko hitzarmenak ere sortu dituena. Berezitasunak kamustea interes gorenaren alde izan da tutelapeko haren aplikazioaren ezaugarria.

Gako-hitzak: itsas errepublikak, portu zuzenbidea, udalak, foraltasuna, jurisdikzioa, euskal lurraldeak, Donostia, Pasaia.

Abstract

When seen from a historical viewpoint, the legal system that governed the ports evolves not only in accordance with the laws that are laid down, but also with the focus given to them by the party with the power to make them and, more importantly, the power to apply them. This explains the difference between current port laws that fall under the jurisdiction of the autonomous 'marine republics' and when the laws were exercised by the authorities that gradually took them under their wing as from the 18th century. Integration in the urban unit and protection of local interests is the base for municipal port law, which gave rise to conflicts, but also to agreements with outsiders. The characteristic way in which it is applied under its protection involves a levelling-off of particularities in pro of higher interests.

Key words: marine republics, port law, municipalities, charters, jurisdiction, Basque territories, San Sebastián, Pasajes.

1. CUESTIONES DE FONDO: LAS “REPÚBLICAS” Y SU COMPETENCIA

El uso de la expresión “repúblicas de marina” pretende reflejar con la mayor exactitud posible, en este preciso caso la más ajustada al correspondiente momento histórico¹, el de vigencia plena del sistema foral, la autoridad en la que recae la competencia en materia de puertos marítimos. Ello nos plantea ya de entrada y para el mejor entendimiento de lo que sigue, dos cuestiones conexas: qué cosa se entendía por “república” y la acepción de “competencia”.

Directamente ligada a la clásica concepción romana de administración de los asuntos comunes por aquéllos a quienes afectan, la “república” por excelencia es la municipal, caracterizada por disfrutar de una autonomía plena frente a otro tipo de municipio, el sujeto a tutela. Ambos se explican por inscribirse en órdenes jurídicos diferentes, derivados de un distinto entendimiento sobre la relación existente entre el sujeto de derecho y el orden jurídico-político al que pertenece.

La autonomía plena responde² a un modelo de relación corporativo, representado por la metáfora del cuerpo porque la comunidad política se concibe no como una mera suma de sujetos sino formada por distintas partes que integran una unidad, como un cuerpo viviente. Ello supone en primer lugar, que al sujeto no se le considera como individuo singular, aislado, sino en cuanto miembro de una de esas partes o grupos; y, en segundo, que la formación de los grupos, su combinación entre sí y su actuación como unidad es espontánea, naturalmente arreglada al orden cósmico de la vida.

La más primaria y fundamental de las corporaciones es la familiar, y sobre el sustrato material de la casa y en base al componente social de la familia se construye el de la comunidad vecinal, que es el político o república municipal. Su acepción de organismo vivo permite que esta república municipal encarne la idea, por una parte, de que existe gracias a la conexión, colaboración y armonía entre los miembros de que se compone, y, por otra, la de que éstos, a su vez, sólo existen por su relación con el conjunto.

La república municipal, que es la propia de la época medieval y moderna, adquiere así una personalidad con la que sus componentes se identifican como ámbito peculiar de realización humana. No es una institución entre otras, trabadas todas en un único orden jurídico que el monarca mantiene y controla desde su vértice. Se trata de la institución política por excelencia pues es en ella donde se opera el deslinde entre la Economía, o administración de la casa familiar, y la Política, entendida en su sentido genérico de buen gobierno de los asuntos comunes a las agrupaciones de muchas familias. Así, la esfera jurídica del orden por el que se rige la familia para el cumplimiento de sus fines propios, los tradicionalmente considerados como naturales, es de creación y naturaleza privada, coexistiendo con la del orden político que, dirigido a preservar los fines de la concreta corporación naturalmente formada, tiene una índole y una elaboración que son, además de públicas, locales.

La comunidad, representada por los vecinos en cuanto titulares de casas familiares enraizadas en el territorio, y el orden jurídico gestado en razón de la existencia de ese ámbito espacial de dominio, devienen inseparables.

Esta concepción ideal que, evidentemente, no se tradujo en una realidad histórica estudiada, se acomoda, sin embargo, a períodos que en nuestra tradición histórica son anteriores a la progresiva instalación de los fuertes poderes centralizados a los que se ajusta otra concepción ideal, la del absolutismo político del siglo XVII. En lo que a las repúblicas municipales respecta, el absolutismo se traduce en una sujeción a tutela que obedece³ a un modelo de relación individual, procedente de la concepción del derecho como orden no ya de la naturaleza cósmica sino como instrumento al servicio de los valores económicos y morales propios al ser humano en estado de naturaleza, que se constituyen como principios inspiradores del conjunto de reglas de Derecho. De donde el entendimiento de la comunidad política como suma de sujetos orientada al establecimiento de un orden, bien se trate de súbditos desiguales de un monarca absoluto, bien de individuos iguales en derechos y libremente cedentes de determinadas parcelas de su originaria libertad.

1. Por la misma preocupación de fidelidad histórica respetaré los topónimos utilizados en el marco cronológico en el que mi estudio se encuadra.

2. Según la vieja tradición iusnaturalista en la línea de Aristóteles y Tomás de Aquino.

3. Según el iusnaturalismo racionalista en la larga línea que de San Agustín al humanismo de Grotius desemboca en el positivismo moderno de Hobbes.

La acepción de “competencia”, en cuanto a su raíz y a la mayor o menor libertad en su ejercicio, varía por tanto según nos situemos en la perspectiva de una autonomía municipal plena o la de municipio sujeto a tutela.

En el primer caso, las competencias que el municipio ejerce son las contenidas en su derecho local básicamente (aunque no sólo pues convive con otro precedente del poder político pero recibido y adoptado por las propias corporaciones locales) integrado por un orden normativo tradicional nacido en virtud de la capacidad de la institución para autoregularse. En cuanto a su naturaleza, al ser el estatuido para sí por la propia comunidad en las asambleas corporativas, cabe entenderlo como expresión de los sentimientos comunitarios acerca de lo justo y de lo conveniente. En cuanto a su validez, se fundamenta en la doctrina estatutaria que, aún en el caso de que se entienda la jurisdicción como delegada y no originaria, era favorable en cualquier caso a la supremacía del derecho estatuido por la comunidad urbana, basado en la costumbre, sobre el derecho general, basado en la ley.

Por el contrario, en el caso del municipio sujeto a tutela, al dejar de considerarse a las comunidades políticas como totalidades autónomas, cuyo derecho propio se inscribe en un orden general no uniforme sino básicamente armonizador, para reputarlas como mera suma de individuos sujetos a un orden jurídico único y común, las competencias que se ejercen se entienden únicamente como delegadas o cedidas por disposición de este último y, por tanto, como susceptibles de ser retiradas por el mismo.

Ciñéndonos al concreto caso de las “repúblicas de marina” de las provincias vascas forales, uno de sus rasgos estructurales mayores es la pervivencia de la autonomía municipal más allá del límite temporal en el que las restantes instituciones locales de la monarquía ya la habían perdido, lo que hace particularmente interesante el estudio del largo período de tira y afloja, de mandatos restrictivos por parte de la Corona y de las subsiguientes resistencias forales que con mayor o menor éxito intentaron sortearlos. Este interés viene a añadirse al primordial, el de la superior importancia que tiene el litoral del golfo de Vizcaya en la defensa del territorio del reino, función vital, junto a la pesquera y mercantil pero menos estudiada que estas últimas, de los puertos marítimos vascos hasta finales del siglo XVIII.

El análisis que aquí se hace está centrado en fuentes guipuzcoanas por varias razones, no todas pero sí en lo fundamental reconducibles al hecho de que fueron precisamente las “repúblicas de marina” de su territorio, por fronterizo, las que de forma más intensa y frecuente estuvieron sujetas a esa labor defensiva y, por ello mismo, obligadas a establecer privativas relaciones de buena vecindad marítima con los contrarios.

2. LA JURISDICCIÓN MUNICIPAL SOBRE LOS PUERTOS

2.1. El puerto como espacio urbano

Los puertos forman parte integrante del espacio geográfico constituido por el núcleo urbano, la zona portuaria y el territorio, que recibe la denominación de “villa”, es decir, un conjunto cuya personalidad jurídica está reconocida por una carta-puebla o un fuero. Consiguientemente, la jurisdicción que la villa ejerce sobre su puerto, en virtud de que éste forma parte del espacio geográfico que le pertenece, se articula sobre el concepto de territorialidad.

Este concepto sustenta la idea de que el mantenimiento de un orden determinado, administración y justicia, concierne al territorio siempre y cuando el espacio que él delimita, su término municipal, sea un ámbito jurisdiccional exento, con capacidad para dictar estatutos y nombrar jueces que conforme a ellos resuelvan. Lo que significa, con arreglo a la doctrina europea del *ius commune* en la que realizar la justicia equivale a ejercer el poder, que ese espacio constituye una esfera de poder autónomo con competencia plena para ejercerlo. Evidentemente ello no supone desvinculación de la autoridad de la Corona que, bien en virtud de un beneficio común superior bien en su papel armonizador entre intereses contrapuestos, puede establecer reglas de aplicación preferente. En la materia que nos ocupa esas normas de uso preferente se dictan sobre todo cuando se plantean diferencias entre municipios a propósito del aprovechamiento y disfrute de los puertos.

Hay que tener en cuenta que la carga de su conservación recaía sobre la villa en cuyo espacio urbano se incluía, pero la percepción de derechos económicos y fiscales sobre las actividades portua-

rias no dependía exclusivamente de la voluntad municipal sino que requería su cesión o autorización por parte del monarca. Diezmos de la mar, portazgos, derechos de anclaje y de ataje (remolque de una nave mediante un cabo por parte de lanchas), y, en general, contribuciones aduaneras⁴, así como los ingresos que pudieran reportar los privilegios para la introducción y salida de determinados productos, en particular la sal⁵, constituían lo esencial de los recursos de los que podían disponer las “repúblicas de marina” para la limpieza y mantenimiento en buen estado de los muelles. Su mejora o la construcción de nuevos era cosa distinta, en el sentido de que la obra se financiaba con recursos distintos a los de regular percepción.

La conservación y ampliación de sus muelles es precisamente el mayor de los desvelos de las correspondientes villas. Y ello con independencia del momento histórico en el que nos fijemos, aunque particularmente a partir de mediados del siglo XVI, cuando, a su tradicional papel como puntos estratégicos de fomento, defensa y protección de una zona ribereña y un territorio, los puertos adquieren o ven revigorizadas otras funciones. Como la económica, que experimenta un rotundo crecimiento en virtud de la apertura de nuevas líneas de navegación que incrementan el tráfico mercantil. Y la estratégica, en cuanto puntos de apoyo para extender el poder político monárquico hacia el mar territorial, en un ámbito mucho más amplio que el limitado por su bocana. Circunstancias estas que explican el por qué la doctrina jurídica ignore, hasta el siglo XVI, el derecho portuario para ocuparse sólo del derecho mercantil marítimo (fletes, seguros, averías...), y, sin embargo, más tarde, disertar también sobre temas como la circulación de navíos, el acceso a los puertos y su organización.

En el caso de los puertos guipuzcoanos, el esfuerzo financiero para construir y mejorar los muelles nos muestra todo un abanico de posibilidades: recurso a los fondos propios municipales, a ayudas provinciales, a provisiones de la Corona, a arbitrios mercantiles y a derechos portuarios.

Concretamente, la primera noticia que tenemos corresponde al puerto de Motrico, cuyos muelles, construídos en la primera mitad del siglo XIII⁶, disponían para su conservación de los ingresos obtenidos de los derechos de muellaje y anclaje. Para ampliarlos hubo que recurrir sin embargo a los propios y arbitrios de la villa, reparándolos después con el auxilio monetario de la provincia.

De fechas posteriores es el muelle de Guetaria, empezado a construir a fines del siglo XV y acabado durante el XVI mediante fondos concejiles y un impuesto establecido al efecto sobre las embarcaciones y mercaderías que entrasen en él. Dada la relevancia de este puerto, la provincia libró a la villa en muchas ocasiones cantidades de consideración para las necesarias reparaciones e incluso, ya en fechas tan tardías como 1859, las Juntas acordaron que la Diputación hiciese las gestiones pertinentes ante el Gobierno al objeto de que atendiera a la mejora de este puerto con los fondos destinados a obras de utilidad pública. Parece que los suministrados sólo alcanzaron para la construcción de un faro.

Los obtenidos por Orio de la misma fuente pero en fechas muy anteriores, 1609, librados por el monarca de las arcas de Nueva España, únicamente llegaron para hacer los cimientos de un futuro muelle. Para continuar con el proyecto la villa intentó una nueva vía de financiación, la de imponer ciertos arbitrios sobre la vena que entrase y el hierro que saliese por la canal del puerto. Pese a la importancia de éste para las herrerías de la comarca y para los astilleros que fabricaban navíos y fragatas de la Real Armada y galeones para llevar azogues, la solicitud hecha al rey para que autorizara la imposición se desestimó por Real Orden de 6 de agosto de 1611. La villa reclamó diferentes veces el auxilio de la provincia, sin éxito, y el proyecto quedó sobreseído.

Mejores resultados obtuvo San Sebastián, que sufragó tres de los cuatro muelles de su puerto principal⁷, construídos a partir de mediados del siglo XV y que acabaron siendo capaces de acomodar hasta ochenta embarcaciones, con arbitrios impuestos, previa facultad real, sobre las mercaderías que viniesen al puerto. Originariamente destinados sólo a cubrir el coste de la obra del primer

4. El primer ordenamiento aduanero se estableció en las Cortes de Jerez de 1268. Se trata de una relación muy restrictiva de los puertos importantes, mencionándose en la zona cantábrica sólo los de San Sebastián, Fuenterrabía, Santander, Laredo, Castro Urdiales y Avilés.

5. En 1338 la Corona reguló el mercado de la sal, con una serie de normas que establecían que sólo podría entrar sal por determinados puertos, siendo los más destacados los de Castro Urdiales, Santander, Laredo, San Vicente de la Barquera, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Fuenterrabía, Llanes, Ribadeo, La Coruña y Bayona.

6. En la época de Fernando III (1217-1252), nos dice GOROSÁBEL, de quien tomo las referencias concernientes a la construcción de los muelles: *Noticia de las Cosas Memorables de Guipúzcoa*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972 (1ª ed. 1899-1901), I, pp. 112-124.

7. El situado en la bahía, entre las murallas y la punta oeste del castillo, pues tenía además otros muelles y embarcaderos menores a orillas del Urumea, el más importante de los cuales era el de Santa Catalina.

muelle, comenzada en 1459, a solicitud de la villa se le otorgó la facultad de aumentarlos y su exacción fue convertida en perpetua por Real Cédula otorgada el 15 de abril de 1463. El cuarto muelle, construido entre 1851 y 1859, se ejecutó, con gran coste, ya por cuenta del Gobierno y disposición de sus ingenieros y empleados.

Al mismo procedimiento de los arbitrios recurrió Fuenterrabía, con la particularidad de que los percibió sin apenas realizar obra. Por Real Cédula de 12 de diciembre de 1560 la villa obtuvo la facultad de construir un muelle, cobrando para el efecto de las mercaderías que se descargasen en su puerto, durante cuatro años, el arbitrio que pareciese justo para cubrir la suma de 5.400 ducados. No se realizó hasta dos siglos más tarde, en 1768, y aún entonces sólo se hizo un surgidero muy pequeño para abrigo de embarcaciones menores, costeado, además, a expensas de la provincia. Así subsistió hasta 1862, en que, ya en otro contexto administrativo, se construyó un embarcadero-muelle.

Mención aparte merece el puerto de Pasajes, uno de los mejores de toda la costa cantábrica y, quizá por eso mismo, fuente inagotable de conflictos sobre el ejercicio en él de la jurisdicción. En Pasajes, la cuestión de los muelles era secundaria pues, dada su magnífica configuración natural de bahía abrigada a la que se accede por la embocadura de un canal, su problema fundamental y, por tanto, el que generaba una mayor necesidad de gasto, era el único desfavorable en esa situación: el de mantener libre de lodos y sedimentos la bahía, cuestión que adquirió una particular gravedad desde comienzos del siglo XVII. De nuevo aquí tenemos, pero no ya a efectos de construcción de muelles sino de mera conservación de los existentes para posibilitar su uso efectivo, la misma combinación de allegamiento de recursos.

La gran importancia estratégica que el puerto tiene hace que la iniciativa para su limpieza parta tanto de la propia Corona como de la provincia. Así, reconocida esa necesidad por una Real Cédula de 1609, se destinaron para la obra 24.000 ducados, que no llegaron a realizarse. Por tanto, una segunda resolución, dictada por consultas del Consejo de Guerra en sala de justicia de 28 de septiembre de 1618 y 29 de febrero de 1619, mandó de nuevo que se limpiase el puerto y su canal pero esta vez a costa de los fondos municipales de San Sebastián en razón de los derechos que la villa exigía sobre lo que entraba en Pasajes.

La inoperancia de estas asignaciones de recursos obligó, años más tarde, a tomar la vía de las imposiciones fiscales. A solicitud esta vez de la provincia por la persistencia del problema, una Real Cédula de 8 de julio de 1675 mandaba que fueran las mismas Juntas Generales las que propusieran los arbitrios para su remedio. En 1677 se recibía la autorización regia para que durante veinte años (que en 1697 se prorrogaron por otros veinte) se cobraran derechos sobre los buques, nacionales y extranjeros, que se estacionasen en el puerto, según su tamaño, y sobre los extranjeros aún cuando entrasen de arribada por causa de temporal. Entregada su administración a San Sebastián, empezaron a exigirse desde enero de 1679 y con el dinero que se tomó a censo sobre su producto hizo la provincia en 1687 algunos ensayos dirigidos al fin de limpiar el puerto. Aunque parcialmente realizada con éxito, la obra convenida no pudo concluirse, en parte por haberse gastado el dinero destinado al efecto y también porque el Gobierno no entregó los 6.000 ducados ofrecidos para ayuda de costa.

Prorrogados en 1697 por veinte años los derechos concedidos en 1677, por Real Cédula de 8 de diciembre de 1726 se otorgaron a la provincia por el mismo plazo de tiempo nuevos arbitrios sobre el derecho de toneladas y ancoraje, y además un situado de 376.000 maravedís anuales sobre las alcabalas de la provincia, con la novedad de que ahora el depósito de los fondos debía ser compartido entre las autoridades militares, el Comandante general y Comisario de guerra de la plaza fuerte de San Sebastián, y la provincia. Las Juntas obviaron esta exigencia y, en el entendimiento de que estaban en posesión de dirigir por sí el asunto, encargaron a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, creada en 1728, tanto el cuidado de las obras como el depósito de fondos, incluida la recaudación de los arbitrios destinados al efecto.

En 1747 el Gobierno, a solicitud de esa Compañía, aprobó la prorrogación de los arbitrios anteriormente concedidos por otros treinta años y la oferta de la misma Compañía de contribuir con 1.000 reales mensuales mientras durase la labor de limpieza del puerto⁸. No obstante, sin renunciar a su control directo, insistía en la obligación de que los fondos se administrasen según el sistema

8. Se le eximió de esta contribución en 1819, cuando ya la de Caracas había sido refundida en la Compañía de Filipinas.

compartido prescrito en 1726 y, respecto a las obras, debían ejecutarse con arreglo a unos planos concretos, los del ingeniero brigadier Juan Bernardo Frosue. La provincia, que, aun sin rehusar la vigilancia del Gobierno quería minorarla en lo posible, solicitó y obtuvo que en la administración de los fondos sólo interviniera el Comisario de Marina residente en San Sebastián. Respecto a las obras, la operación de extracción de arena y fango, iniciada en 1751, continuó por algunos años con éxito, pero hubo que suspenderla por haberse terminado el dinero aplicado al efecto, malográndose las labores ejecutadas.

Entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX cede el protagonismo de la institución provincial para dejar paso en la conservación de los puertos a las Juntas de Obras, participadas por representantes de los municipios con jurisdicción sobre ellos y oficiales del Gobierno.

En el caso de Pasajes, todavía en 1798, cuando se prorroga por treinta años la gracia de la percepción de los arbitrios ya concedidos para las obras de limpieza, todavía se dispone que su gestión la lleve a efecto la villa de Pasajes, pero ya la Real Orden de junio de 1805 manda la creación de una Junta, integrada por el Capitán del puerto y dos sujetos, uno vecino de Pasajes y otro de Rentería, cuya función es la de administrar los impuestos y fondos situados para el puerto, así como cuidar de su conservación en buen estado. En 1819, al prorrogarse la antigua consignación hecha sobre las alcabalas, se precisa la obligación de dicha Junta de elaborar planes y presupuestos de las obras de limpieza, proponiendo los arbitrios necesarios al respecto. La Junta fue renovada en 1828, alterándose su composición, ahora formada por el Comandante de Marina de la provincia, el capitán del puerto, un sujeto del Ayuntamiento de San Sebastián y otros dos vocales nombrados indistintamente entre los vecinos de San Sebastián, Rentería, Pasajes y Lezo.

Estas modificaciones, que tuvieron su importancia desde un punto de vista de política administrativa, no se tradujeron en una mayor eficacia en la percepción de recursos y, por tanto, en solucionar los problemas del puerto: la misma situación de necesidad de limpieza, planes formados para ello y ausencia de fondos consta en distintos documentos posteriores de mediados del XIX, de los que se deduce el gran coste de una obra que ya no es posible llevar a cabo localmente, mediante arbitrios y ayudas, sino que requiere unos medios financieros de los que sólo dispone el Estado.

El concepto de territorialidad, que acabamos de ver aplicado a la conservación de los puertos, se hace igualmente patente en la peliaguda materia de su defensa armada⁹, pues el ejercicio del poder implica la competencia, ante todo, sobre su organización. El puerto de Pasajes constituye al respecto un excelente modelo ilustrativo, pues sobre su territorio actúan varios poderes jurisdiccionales y es un enclave de primer orden en situaciones de guerra. Con la referencia de la normativa foral, utilicemos el episodio de la amenaza naval de la escuadra inglesa sobre el puerto en 1743.

En el Suplemento a los Fueros de Guipúzcoa, cuya licencia de impresión se concede el 26 de mayo de 1758, se sigue recogiendo, en fechas tan avanzadas como esa, el mantenimiento de la competencia, con su correlato práctico, sobre un derecho de defensa radicado en la existencia de un poder territorial autónomo por cuanto constituido sobre un ámbito jurisdiccional exento. Así, se sus traen a dicha competencia aquellas zonas que, dentro de la misma Guipúzcoa, no tienen jurisdicción propia sino que dependen de la general del reino en materia militar, como es el caso de las plazas fuertes, equiparándose en este sentido a los servicios de armas prestados fuera del territorio provincial¹⁰. La diferencia entre un derecho-deber de defensa ligado a la jurisdicción y una obligación que con el rey se cumple, quiere ahora ponerse en evidencia pues, semánticamente, a ésta última queda restringido el término "servicios".

Uno de los ejemplos de que esta diferencia, vital para la pervivencia del sistema foral, fué escrupulosamente respetada por las instituciones provinciales, se nos ofrece, en el contexto de los servicios prestados con motivo de la guerra entre España e Inglaterra, durante la primavera de 1743¹¹, cuando el Comandante general de Guipúzcoa, por temor a que navíos ingleses intenten *quemar de*

9. Sobre las cuestiones de guerra utilizo SORIA SESÉ, Lourdes: "La defensa militar en el ordenamiento jurídico foral: preceptos constitutivos y actividad reglamentaria durante los siglos XVIII y XIX", *Iura Vasconiae. Revista de Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia*, 4 (2007), pp. 327-365.

10. No obstante repetidas veces ha sucedido que la Provincia sirva a su Rey con cuerpo formado de Gente repartida a los Pueblos según la fuerza de cada uno, sea para fuera del país en ocasión en que la Monarchia se hallaba embuelta en Guerra en otras Provincias, sea dentro del distrito de la misma Provincia, para guarnecer las Plazas de San Sebastián, y Fuenterrabia, y demás puestos fortificados (Tit. XXIV, Cap. I)

11. Decreto de la Diputación de Guipúzcoa, en Tolosa a 30 de mayo de 1743: *Se recibió carta del señor Comandante general en que da cuenta de que aier valiéndose de la tranquilidad del mar se acercaron a la boca del Puerto de San Sevastián a tiro de cañón de él algunos de los nabios ingleses que andan a la vista de aquella Plaza, y no imploró los auxilios de la Diputación por la admirable promptitud con que aquella...*

noche con lanchas armadas los nabios que están en la Canal del Pasaxe, pide a la Diputación se sirva de ordenar a la ciudad de Fuenterravía guarnezca aquel castillo con sus milicias.

No obstante ser la solicitud coherente con el hecho de que la parte del lugar de Pasajes a la que se aludía pertenecía a la jurisdicción de la ciudad de Fuenterravía, sin embargo la Diputación hiló más fino considerando, por una parte, *que aunque el lugar de el Pasage es de su jurisdicción* (de la de Fuenterravía), *no lo es en lo militar*, cuya materia estaba reservada al Comisario de Marina establecido en el puerto, de manera que la responsabilidad de su defensa era compartida entre aquél y la provincia. Y, por otra, que en la parte de competencia que le tocaba entraba tanto el poner en pié de guerra a las corporaciones locales directamente amenazadas, en este caso las Universidades de los dos Pasajes (una perteneciente a la jurisdicción de Fuenterravía y la otra a la de San Sebastián), como el designar a aquéllas que debían aportar las compañías de naturales exigidas por la ocasión militar. Y a este respecto no le pareció conveniente elegir a Fuenterravía, que necesitaba de sus vecinos para su propia defensa, sino a otras localidades próximas: *las villas de Hernani, Astigarraga y Renteria, y el Valle de Oyarzun y las Universidades de Lezo y Yrún, que embien luego sus Compañías al Pasage.*

2.2. El dictado de normas y el ejercicio de la jurisdicción

El ejercicio de la *iurisdictio* por parte de las “repúblicas de marina”, que en la época suponía tener facultad autonormativa, designar magistraturas y poseer una instancia judicial propia, implica la pervivencia local de una autonomía que la Corona fue minando progresivamente. Lo que de peculiar hay en el caso de los municipios guipuzcoanos¹² no es el fondo ni las formas que caracterizan a esa autonomía sino su perduración a lo largo de los siglos, sostenida y justificada con argumentos forales cuyo mayor apoyo era el esfuerzo llevado a cabo por la provincia en los reiterados hechos de guerra fronterizos.

De las manifestaciones de la autonomía local, que eran la redacción de ordenanzas, el mantenimiento de un juez popular y el nombramiento de cargos públicos por los mismos vecinos, interesan directamente al derecho portuario las dos primeras.

Las ordenanzas actúan sobre la base de unos fueros locales muy parcos en regulación de los puertos, sin incluir referencias directas a los mismos salvo mediante privilegios relativos a la pesca y al comercio marítimo. Las normas municipales se preocupan de defenderlos y hacerlos efectivos en el marco general de la administración de los recursos económicos y de un ordenamiento mercantil guiado por dos preocupaciones mayores: la defensa del comercio local y los abastos.

Bajo la perspectiva de los recursos económicos, los puertos se integran dentro de lo que se denominaba “bienes de propios y comunes”, ajustándose en cierto modo a ambas calificaciones. Son bienes comunes, es decir, sobre los que los vecinos mantienen colectivamente derechos de uso y disfrute orientados a la inmediata satisfacción de sus necesidades, por lo que la utilización tiene que ser libre y gratuita, cosa que no empece su sujeción a normas ni implica que esté franca de pago alguno que, en el caso de existir, debe ser muy módico o simbólico. Todos los puertos de Guipúzcoa eran de libre uso, reservada en determinadas materias al vecindario, como la pesca, y preferente en otras, como el tráfico de navíos y el comercio marítimo, pero pudiendo también entrar en ellos cualquier barco a fondear de arribada por causa de temporal o a reparar averías, y también a cargar y descargar mercancías. Todo ello con sujeción a las leyes del reino y a las ordenanzas municipales en materia de policía urbana y sanitaria.

Son asimismo bienes de propios en cuanto que la gestión de su aprovechamiento está reservada al concejo con la finalidad de obtener beneficios, de manera que se manejan como instrumentos de lucro. Al considerarse como bienes productores de renta, aparecen confundidos con lo que genéri-

... Ciudad apromptó sus milicias y mareantes para cubrir los puestos y vaterías que les destinó...pero que conserva el temor que intenten quemar de noche con lanchas armadas los nabios que están en la Canal del Pasaxe, por no haver ninguna guarnición ni Artilleros; y suplica a la Diputación se sirva de ordenar a la ciudad de Fuenterravía guarnezca aquel castillo con sus milicias en la forma que lo ha echo la ciudad de San Sevastián; y considerando la Diputación que la ciudad de Fuenterravía necesita de sus vecinos para su propia defensa, y que aunque el lugar de el Pasage es de su jurisdicción, no lo es en lo militar, y que no conviene arriesgar un Puerto tan impoerte y los navís que aí en él, acordó despachar un propio con un papel por el qual se haga saber a las villas de Hernani, Astigarraga y Renteria, y el Valle de Oyarzun y las Universidades de Lezo y Yrún, que embien luego sus Compañías al Pasage; y que las Universidades de ambos Pasages tengan promptos todos sus naturales, especialmente los que sepan el manexo de el cañón para asistir a la propia defensa, y que unos y otros egecuten las ódenes de el Sargento maior de la Coronelia de esta Provincia, Dn. Pedro Ignacio de Atorrasagasti, y que en señal de quedar en esta inteligencia firmen al pié los señores sus Alcaldes de las expresadas Repúblicas. (Archivo General de Gipuzkoa, Registros de Juntas y Diputaciones, JD IM 3º, 4, leg. 69, Años 1740-1747).

12. Para un desarrollo en extenso remito a SORIA SESÉ, Lourdes: *Derecho municipal guipuzcoano. Categorías normativas y comportamientos sociales*. Instituto Vasco de Administración Pública, Oñati 1992.

camente se denomina en los libros concejiles las "rentas ordinarias", designándoseles de hecho mucho más frecuentemente con éste término que con el de "propios", pues resulta más directo para referirse a lo que en última instancia se evoca: los ingresos regulares de los que anualmente dispone la villa para sufragar los gastos que como tal produce.

A esta categoría pertenecen los puertos, pues las actividades antes referidas que en ellos se llevan a cabo están sujetas al pago de unos derechos. Derechos cobrados en contraprestación de los múltiples servicios inherentes al funcionamiento de un puerto que los concejos, en sus propias instalaciones, ponen a disposición tanto de los vecinos como de los foráneos. Al polarizar en torno suyo el movimiento de mercancías, los puertos reportan a las "repúblicas de marina" considerables ingresos por diversos conceptos, desde las contribuciones aduaneras y arbitrios sobre determinados productos hasta los múltiples derechos percibidos en razón de la misma utilización del puerto y de sus establecimientos.

Entre los peculiares de Guipúzcoa cabe citar la "media ballena", equivalente a la mitad de las capturas realizadas por el navío, que se cobraba en el puerto de Guetaria, y el "cayage", denominación propia sustitutiva del castellano "muellaje". que se cobra a toda embarcación que da fondo. En el caso de San Sebastián, las ordenanzas de 1489, considerando como de propios un bien en principio de carácter común, el del litoral, regulan la pesca con red en toda la zona costera, de manera que en lugar de libre y gratuita era cedida por el concejo, mediante pago, al particular o particulares que querían explotarla

Otrosí ordenamos e mandamos que en cada un año al comienzo del año en uno con las otras rentas los nuestros oficiales ayan de poner en renta e almoneda e arrendar a quien más diere la trayna e tomar de los pescados con qualesquier redes, desde la varra de Zurriola con toda la costa de la folia asta Vigo y bia e assí bien desde el cay e muelle con toda la costa e dende fasta los molinos del Concejo...e que ninguna ni algunas otras personas no sean osados de tomar ni pescar pescado alguno con redes de ninguna manera¹³.

El proteger los intereses locales sobre los foráneos y el tener correctamente abastecidos a los vecinos es el doble objetivo que persiguen las ordenanzas en materia mercantil marítima. Para conseguir satisfacer en la mayor medida posible esas dos ambiciones los concejos van a actuar con su propia facultad y, cuando ésta se revela insuficiente, con la que, a solicitud suya, les otorga la autoridad superior.

De manera que el ordenamiento del comercio, en las cuestiones que sólo afectan al territorio sobre el que el municipio posee competencia para el ejercicio de la jurisdicción, tiene en virtud de la potestad de ordenanza al mismo concejo como fuente normativa, y sin embargo, en aquéllas que inciden o se desarrollan fuera de dicho territorio, a la autoridad regia, quien interviene en este sentido bajo la forma de concesión de privilegios.

Se trata de privilegios con los que los municipios pretenden atraerse el tráfico comercial procedente del exterior mediante la obtención de derechos de compra preferente sobre las mercancías que llegan en tránsito a los puertos de mar. Así, los navíos que llegaban con carga de provisiones a San Sebastián debían descargar la mitad de la misma y venderla al por menor en la villa¹⁴. Esta labor de atracción suele complementarse, menos frecuentemente, con la concesión de licencias de saca de bastimentos de otros lugares para el propio avituallamiento.

Situación especial al respecto es la de Fuenterrabía, cuyos navíos navegan por los mares de los Reinos sin pagar derechos en ningún puerto¹⁵, sin temor a ser preteridos en la carga por razón de su menor tamaño¹⁶, y con la seguridad de que sólo ellos podían conducir a la villa las mercaderías y bastimentos que precisara¹⁷, habiéndolos adquirido y extraído sin impedimentos de cualquiera de los territorios de la Corona¹⁸. Para proteger ese monopolio del abastecimiento en embarcaciones propias, las ordenanzas de 1531¹⁹ disponen que los Jurados Mayores, uno cada semana, vayan al pun-

13. Cap. 117 de la Recopilación de 1489.

14. Cap. 97, 98 y 99 de la Recop. de 1489, según reglamentación que data cuando menos de 1376 a tenor de la información proporcionada por CAMINO Y ORELLA, J.A.: *Historia de San Sebastián*, San Sebastián, 1963 (1ª ed. 1892), p. 81.

15. Según privilegio otorgado en Valladolid el 22 de marzo de 1527 (Archivo Municipal de Hondarribia, B.1.1.2.19).

16. Dada en el mismo lugar y fecha (*Ibid.* doc. 18).

17. Dada en Granada el 19 de septiembre de 1500 (*Ibid.* doc. 5).

18. Real Provisión dada en Medina del Campo el 21 de marzo de 1489 (*Ibid.* B.1.1.3.1.).

19. Cap. 106.

tal y ribera a comprobar que no se haga ninguna carga ni descarga en navíos que no sean de la jurisdicción y, de paso, se cercioren también de lo mismo, pero en navío alguno, en la orilla de Francia, que entonces pertenecía a Fuenterrabia en cuanto poseedora de competencia territorial sobre la entera desembocadura del Bidasoa.

Esta vigilancia a la que obligan las ordenanzas para garantizar su cumplimiento se regula igualmente en San Sebastián, sobre todo por lo que hace a la parte de Pasajes que quedaba bajo su jurisdicción²⁰, a la que sometía a ciertas limitaciones establecidas por potestad de ordenanza, como las de necesitar licencia del regimiento para descargar mercaderías o montar secaderos de pescado²¹. La finalidad última de estas limitaciones era la de proteger los intereses del núcleo urbano de San Sebastián frente a los de su territorio, al igual que se protegían frente a los foráneos, lo que la propia San Sebastián hacía al prohibir que ningún mercader llevara para su provisión en su navío sidra que no fuera de los vecinos de intramuros²², y al obligar a los barcos franceses que hibernaban en su puerto y desde él salían a la pesca del bacalao y la ballena, a aprovisionarse para ello de la sidra y el chacolí producidos por los donostiarras²³.

En las cuestiones referentes al ordenamiento del comercio interior la competencia del municipio es prácticamente total. Así, sobre la base del privilegio que obliga a cualquier navío que llegue a puerto a vender al por menor la mitad de su carga de vituallas, San Sebastián estatuye que si bien la otra mitad puede saldarse al por mayor, el comprador debe dar parte de la operación al regimiento y, previo pregón y tasa, vender durante tres días por lo menudo la mitad de lo adquirido²⁴. Para prevenir posibles fraudes, esta norma se complementa con la que dispone que no se hagan tratos con mercaderes sobre provisiones sin notificarlo antes al regimiento y comprometerse por juramento a que el objeto del trato será vendido según las ordenanzas²⁵.

La finalidad de asegurar el abastecimiento se remata con un conjunto de ordenanzas sobre el despacho del pescado fresco cogido en el litoral de la jurisdicción propia. Todo lo pescado con red debe ofrecerse en la pescadería y ser vendido al por menor, sin sacarse fuera del núcleo urbano ni venderse en grueso para salar²⁶. Se sujeta esa obligación de venta al por menor, aunque limitada hasta las diez de la mañana, incluso para el pescado procedente del Pasajes de Fuenterrabía²⁷, es decir, el que quedaba bajo jurisdicción de esa villa aunque San Sebastián siempre reclamará para sí la correspondiente al litoral. En materia de precios, sólo tratan de evitarse excesos en el final de venta al público pues se ordena que las regateras, que adquieren el pescado para venderlo en la plaza pública y sobre las que acaba recayendo la responsabilidad, lo compren al que lo tenga al por mayor al precio que éste jure le ha costado²⁸.

La potestad normativa de las “repúblicas de marina” se ejerce también en otra cuestión propia de la actividad marinera, pero de índole que hoy llamaríamos social, y en la época más gráficamente de mero socorro. Se trata de un conjunto de ordenanzas elaborado por Rentería para venir en auxilio de los marineros necesitados que llegaban a la villa²⁹. Socorro que se obtiene de los recursos fiscales del concejo, situándose una pequeña parte de los mismos a ese objeto. La gestión de ese situado se encomienda a los maestros, pilotos y marinos de Rentería, quienes entre ellos eligen anualmente a un mayordomo, llamado Mayordomo de Pesca, que queda encargado, con arreglo al mismo procedimiento municipal, de llevar las cuentas y rendirlas a su sucesor. No obstante, el concejo se reserva una participación directa en cuanto que los cargos y descargos se hacen ante el escribano fiel y las partidas de gasto tienen que ser libradas por el regimiento.

Como se indicaba más arriba, la aplicación del derecho portuario es manifestación de la autonomía de las “repúblicas de marina” si éstas conservan una instancia judicial propia, lo que era el caso de las guipuzcoanas, que mantuvieron como tal al alcalde ordinario, evitando así que el corregidor, juez delegado del rey, monopolizara el ejercicio de la primera instancia.

20. La tarea corresponde al alcalde y al jurado mayor (Cap. 12 de las Ordenanzas de 1530).

21. Caps. 103 y 104 de las Ordenanzas de 1489. Son preceptos que datan del siglo XIV.

22. El precepto, que databa de 1447, se recoge en el Cap. 145 de las Ordenanzas de 1489.

23. Decreto de 1680.

24. Norma procedente del siglo XIV, que se recoge en el Cap. 98 de las Ordenanzas de 1489.

25. *Ibid.* Cap. 100.

26. Cap. 111 de las Ordenanzas de 1489.

27. *Ibid.* Cap. 113.

28. *Ibid.* Cap. 114.

29. Caps. 29, 30, 32, 33 y 34 de las Ordenanzas de 1544.

No cabe duda de que el corregidor amenazó seria y sistemáticamente la jurisdicción de los alcaldes de fuero, y tampoco que la recortó de hecho, pero no por ello la suplantó de forma definitiva, reasumiéndola, ni en la práctica ni en la letra. Por razones evidentes y directas, como su incapacidad legal para hacerlo, unida a la resistencia de los municipios a dejarse dominar. Y por razones más oscuras, profundas y extrajudiciales, como el mantenimiento en Guipúzcoa de unos alcaldes de designación concejil, no regia, que gobiernan, prácticamente sin intromisiones, unos municipios muy bien relacionados con la Corte. La casi permanente situación de guerra en que se encontró la Corona durante los siglos modernos y la estratégica ubicación de Guipúzcoa propiciaron esas buenas relaciones, que son excelentes en el caso de las dos plazas fuertes: San Sebastián y Fuenterrabía. Es posible que sus alcaldes conservaran incluso la competencia exclusiva de la primera instancia.

En la específica materia marítima, como hasta comienzos del siglo XIX no hubo en la provincia ningún juez particular de Marina, los alcaldes ordinarios ejercieron incluso la jurisdicción necesaria para conocer de las arribadas, varadas y naufragios de barcos, correspondiéndoles privativamente actuar para resolver las consecuencias de esos siniestros: auxiliar y salvar a las personas, recoger y beneficiar los efectos y mercaderías, poner en seguro los restos de las embarcaciones, etc. El establecimiento en 1691 de un funcionario de nombramiento real, el Juez de arribadas de Indias, no introdujo modificación alguna, pues su competencia se limitaba a cuidar de las arribadas que pudiesen hacer en los puertos accidentalmente los navíos de la Real Armada destinados a Andalucía.

La única excepción a esa jurisdicción de los alcaldes fue la ejercida por el Consulado de San Sebastián, de la que se tratará en el apartado siguiente.

Característica del alcalde como juez es que resuelve aplicando, tanto en causas civiles como criminales, el derecho local, contenido o no en las recopilaciones de ordenanzas, y que está integrado por los privilegios, las normas establecidas por el propio concejo y dictadas en virtud de la potestad de ordenanza, las costumbres, puestas o no por escrito pero cuya existencia y eficacia esté atestiguada, los derechos adquiridos por el uso, y la misma práctica del tribunal local.

Aunque no siempre, habitualmente sigue en sus actuaciones el procedimiento tradicional, verbal, sencillo y breve, al que las ordenanzas de San Sebastián, cuando regulan los delitos sobre venta de la mitad de las provisiones de los barcos que arriban a su puerto, definen como "procedimiento sumario y sin figura de juicio sabida sólo la verdad"³⁰.

2.3. Efectos de la iniciativa privada en la regulación portuaria: las cofradías de mareantes y el Consulado de San Sebastián

Por iniciativa privada, algunas veces luego canalizada a través de villas y ciudades, se crearon en la época que nos ocupa distintas instituciones cuya finalidad era la preservación y el fomento de actividades marítimas. Como el desarrollo de sus actividades estaba condicionado en razón de la materia por la regulación de los puertos, tuvieron sobre ella una influencia evidente pero que no siempre se tradujo en realizaciones concretas claramente discernibles. Busquemos esa influencia en dos de esas instituciones, las cofradías de mareantes y los consulados de mar, singularizados éstos en el de San Sebastián.

Bajo una perspectiva económica, es significativo el caso de la cofradía de mareantes de Motrico, cuya importancia como agrupación profesional era tal que en fechas tan tardías, desde el punto de vista de tales instituciones cuyo esplendor es medieval, como principios del siglo XIX, compró a la villa los muelles del puerto. Por la escritura de venta, firmada el 22 de abril de 1814, se traspasaba a la cofradía la obligación de conservarlos y repararlos a su propia cuenta, disponiendo para ello de los derechos de muellaje y anclaje. En 1831 se suscitó un pleito entre villa y cofradía sobre la validez de dicho contrato, que fue anulado, manteniéndose Motrico en la propiedad y posesión de sus muelles.

Por lo que nos interesa, la relevancia de otra cofradía, la de Mareantes de Santa Catalina, en el seno del concejo de San Sebastián, puede observarse no ya en el plano económico sino en el tratamiento de una cuestión política, la de los "guardapuertos" de la villa. Se inscribe en el contexto de la instauración en todos los municipios, salvo en los de población muy escasa, de un sistema de gobierno cerrado, el regido por los sólo oficiales que integran el llamado "regimiento", que vino si no

30. Caps. 98 y 99 de las Ordenanzas de 1489.

enteramente a sustituir sí a preterir en lo fundamental al antiguo y tradicional sistema de gobierno abierto a todos los vecinos que deseaban reunirse para resolver los asuntos comunes.

En el caso de las "repúblicas de marina" guipuzcoanas la implantación del regimiento se produce a partir de finales del siglo XV y obedece a la necesidad pura y simple de encauzar el gobierno del municipio, de forma estable y duradera, por los derroteros más convenientes para los intereses del grupo o grupos sociales en alza, sobre todo mercaderes, sustrayéndolo a la hasta cierto punto imprevisible participación vecinal indiscriminada. Se plantearon ciertas resistencias a aceptarlo, protagonizadas por aquellos otros grupos para los que constituía una novedad el verse excluidos de la participación directa en las discusiones y decisiones de gobierno, y que al estar encuadrados corporativamente podían manifestar su descontento como tales grupos.

La resistencia fué especialmente viva en San Sebastián por parte de la poderosa cofradía de Mareantes de Santa Catalina, cuyos miembros tenían costumbre de congregarse activa y multitudinariamente en las sesiones del concejo, sobre todo cuando se trataban asuntos que les concernían. Apoyándose en disposiciones generales relativas al obligatorio acatamiento por los vecinos, sin escándalo, alboroto ni oposición, de las determinaciones del regimiento, se les prohibió expresamente el acudir a sus reuniones, agigantando algunas veces, a fin de revalorizar las virtudes del concejo cerrado, los problemas y alteraciones que se derivaban para la república de la participación masiva de los cofrades³¹. Ahora bien, en virtud de su misma relevancia, de la importancia que tenía la cofradía en el contexto de la vida económica y social de la villa, pues agrupaba a capitanes, pilotos, dueños y armadores de navíos y cargadores de hacienda, era necesario que sus intereses estuvieran directamente representados en el regimiento, tanto más cuanto que coincidían, en mayor o menor medida, con los de buena parte de esa determinada categoría de vecinos que pretendía asentar su control sobre el municipio por medio de la instauración del nuevo sistema.

Por tanto, San Sebastián dará cabida en él a los guardapuertos, como portavoces de la cofradía de Mareantes de Santa Catalina y cuyo cometido era velar por el cumplimiento de las ordenanzas marítimas³². Sujetos, eso sí, a los mismos restrictivos procedimientos de elección que los restantes miembros del regimiento, con lo cual seguía garantizándosele a éste su carácter de institución reservada, a la que sólo tenían acceso los vecinos de un cierto nivel social. Más tarde, cuando ya el sistema había demostrado su eficiencia y no cabían las protestas, San Sebastián aprovechó la oportunidad que le brindaba una nueva reforma de sus ordenanzas de gobierno, en 1511, para excluir del regimiento a los guardapuertos³³, que quedaron como simples oficiales dependientes de aquél.

Respecto a la actuación jurídica de los consulados de mar en los puertos, lo más notable del de San Sebastián es, como se ha anotado más arriba, que constituye la única excepción a la jurisdicción de los alcaldes en asuntos marítimos. Excepción que deriva de la facultad otorgada al tribunal del Consulado, formado por prior y cónsules, *para que conozcan y tengan jurisdicción para conocer de todos los pleitos causas y negocios en cualquier manera tocantes al comercio y navegación*³⁴. Ello implicaba unas competencias en materia marítima mucho más amplias que las ejercidas por otros consulados de comercio muy anteriores en el tiempo y de mayor entidad que el de San Sebastián, creado en 1682, como los de Burgos (1494, inicialmente con jurisdicción sobre los puertos cantábricos), Bilbao (1495) y Sevilla (1543).

Originalmente, las primeras Ordenanzas, de 1682, limitaban la jurisdicción consular a la costa del término municipal de San Sebastián, incluida por tanto la parte del puerto de Pasajes que le perte-

31. *Otrosi por quanto de muchos tiempos a esta parte en esta Villa a havido muchas cofradias, e los confrades de ellas con sus Mayorales venian a estar e entrar en el Concejo a regimiento donde los Alcaldes e jurados mayores se juntaban, de manera que en los Concejos que se hacian havia grande ayuntamiento de gentes del pueblo e grande confussion, lo qual a rendundado e venido en gran daño e detrimento de la república e vecinos, e moradores de ella, e por se haver sufrido e tolerado como se sufrió e tolero la dicha desorden, e turbación de pueblos se proveyan e proveyeron algunas cossas con grande desconcierto, sin cesso, ni discusion alguna se an seguido muchos inconvenientes, e dado causa a muchos escandalos e dicenciones de que se pudieran seguir muchas muertes, e total destrucción del pueblo* (Cap. 40 de las Ordenanzas de San Sebastián de 1489).

32. Sus ordenanzas, entre las que se incluye la prohibición de inmiscuirse en los asuntos municipales (Caps. 20 y 40 de las de San Sebastián de 1489) fueron aprobadas por la Corona simultáneamente a las de la villa (en GONZÁLEZ, T.: *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones y otros documentos concernientes a las Provincias Vascongadas*, Madrid, 1829-1830, T. III., pp. 341 a 355, se recoge la confirmación realzada en 1539). Unas nuevas ordenanzas le fueron otorgadas por Felipe IV el 7 de abril de 1642.

33. "e que los dichos guarda puertos no estén en regimiento al tiempo que entendieren sobre el proveer de las cosas del dicho regimiento" (Cap. 2. Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián. A.8.2.3. f. 112 r.). Según MÚGICA, Serapio, a pesar de las prohibiciones de 1489, los guardapuertos habían seguido practicando la vieja costumbre de reunir a la Cofradía en la casa concejil para alborotar y hacer presión en los negocios que les interesaban ("Administración municipal antigua de San Sebastián", *Euskal Erria*, XXXVI (1897), pág. 404).

34. Cap. 2 de las Ordenanzas de 1682.

neía. Aunque tampoco otorgaban a los cónsules ninguna competencia específica sobre los puertos, en la práctica se consideraban autorizados para ejercer la jurisdicción respecto de las arribadas, varadas y naufragios que ocurrían en dicha costa, por cuanto que se entendió derivaba de su facultad de conocer de todos los negocios concernientes a comerciantes, mareantes, capitanes y maestros de navíos propios o extraños que arribasen a ella desde Europa. Dado que, aunque el Consulado nació por iniciativa de los mercaderes donostiarras, fue la institución concejil la que dirigió la solicitud de su creación al Consejo Real y quien obtuvo la concesión, el ejercicio de la jurisdicción consular en un ámbito territorial de competencia municipal no halló oposición alguna por parte de los alcaldes de San Sebastián, que no pretendieron en adelante ejercer la que anteriormente tenían.

Las Ordenanzas generales de Marina de 1 de enero de 1751, generales para todo el reino y dirigidas al régimen y fomento de la marina, no sólo vinieron a confirmar esa interpretación y práctica que de su competencia en materia de arribadas, varadas y naufragios hacía el Consulado, sino que la extendieron a toda la costa guipuzcoana³⁵, precisando al mismo tiempo la delimitación de atribuciones al respecto entre el Consulado y el Ministerio de Marina: el primero entendería, como había venido haciéndolo, autónomamente cuando se pudiera identificar a los dueños de cargas y embarcaciones, mientras que en caso contrario debía intervenir el Ministerio³⁶. La Real Orden de 6 de mayo de 1752 confirmó esta disposición, mandando que en las arribadas de navíos de Europa a los puertos de Guipúzcoa entendiese en adelante el consulado, bien fuese con destino fijo o por accidente, y asimismo en las varadas o embarrancamientos de embarcaciones nacionales o extranjeras.

Éstas ya concretas y en principio inequívocas competencias en materia de puertos se recogieron en las nuevas Ordenanzas del Consulado de 1766, que también incluyen la sujeción de la marinería y la maestranza a la jurisdicción consular en determinados trabajos que se llevaban a cabo en los puertos: atojas y faenas de las embarcaciones que entran y salen, así como tareas propias del comercio y navegación mercantil, su ayuda y socorro³⁷.

2.4. La lucha por las competencias

Los derechos que las distintas “repúblicas de marina” tienen o pretenden tener sobre un mismo puerto generan conflictos que a menudo desembocan en largos pleitos cuyo curso se pierde en los meandros procedimentales y que no siempre son definitivamente resolutorios, constituyendo por ello el sempiterno telón de fondo de la historia jurídica portuaria. Veamos sólo un espiguelo de los mismos justo para dar idea de su índole y generalidad.

En lo fundamental, las cuestiones suscitadas se refieren al ejercicio de la jurisdicción respecto de las aguas, derechos de uso y percepción de tasas.

De los tiempos medievales proceden los conflictos planteados por Guetaria en torno a la utilización por sus vecinos del puerto, canal y ría de Zumaya, que se resolvieron mediante escritura de concordia de 2 de mayo de 1416³⁸, por la que se reconocía a la villa de Zumaya el ejercicio privativo de la jurisdicción sobre su puerto y ls canal de acceso al mismo, pero se declaraba como común a ambas villas el uso de la ría a efectos de navegación, pesca y otros posibles.

El fondo de la cuestión es similar en el caso de la disputa entre la villa de Orio y la Universidad de Aya. Orio, puerto de carga y descarga de las ferrerías de la comarca, obtuvo un privilegio de 22 de mayo de 1484 por el que se le concedía facultad para tener en su puerto dos barcos que pasaran de una a otra parte del río a viandantes y caballerías, cobrando por este pasaje los derechos señalados en el mismo privilegio. La Universidad de Aya, situada en esa comarca, se los disputó, sosteniendo un largo pleito en la Chancillería de Valladolid cuyo resultado definitivo fue completamente favorable a las pretensiones de Orio. La sentencia, ejecutoriada por Real Carta de 11 de octubre de 1621, declaró que pertenecía privativamente a la villa de Orio la jurisdicción de la ría, canal y brazo de mar que

35. Lo que provocó la reclamación de Motrico y Deva para que se les conservase el ejercicio independiente de la jurisdicción correspondiente a sus alcaldes en los citados siniestros marítimos, argumentando que si los alcaldes de San Sebastián quedaron separados de una parte de su antigua jurisdicción, la mercantil, mediante el establecimiento del consulado, fue porque la misma ciudad lo solicitó.

36. Art. 193: *...en las varadas o embarrancamientos de embarcaciones nacionales o extranjeras en las costas de Guipúzcoa entienda como hasta aquí el Consulado sin intervención del Ministro de Marina, la cual no es necesaria cuando por haberse salvado la gente y papeles se saben los dueños de embarcaciones y cargas, mientras que en naufragios absolutos en que no se haya salvado gente ni papeles actúe el consulado con noticia o intervención del Ministro, concurriendo ambos a las providencias de poner en salvo los efectos, a su custodia, publicación del naufragio, etc.*

37. Cap. 23.

38. Tomo las referencias de Gorosábel.

entra por la barra de su puerto hasta donde inundan, suben y crecen las mayores aguas vivas en pleamar por la parte de las tierras de Aya.

Más complejos y prolongados fueron los sucesivos conflictos que enfrentaron a Deva y Motrico. Por sentencia de 1568, dictada tras largo pleito, se declaró que la jurisdicción de las aguas de la ría y desembocadura de las mismas en el puerto de Deva pertenecía en común a Deva y Motrico, ejerciendo sus alcaldes en ellas la autoridad gubernativa y judicial acumulativamente y a prevención. Una segunda disputa, esta vez sobre el derecho de ataje, se resolvió con una escritura de concordia de 9 de noviembre de 1655, en la que se reconocía la facultad de ataje a los de Motrico en el puerto de Deva y a los de Deva en el de Motrico.

Todavía se planteó entre ambas villas un tercer conflicto jurisdiccional, que quedó sin resolver. En 1785, Deva, entendiendo que la común jurisdicción sobre las aguas no era de aplicación en su mismo puerto sino que la competencia sobre éste le pertenecía en exclusiva, nombró para él un piloto mayor y elaboró unas ordenanzas de gobierno portuario, pidiendo su aprobación al rey. Ambas cosas fueron recurridas por Motrico ante el Consejo Real, que intimó a las dos villas a ponerse de acuerdo y resolver el asunto por sí mismas, suspendiendo mientras tanto el ejercicio de las funciones de piloto mayor y cuanto tuviese relación con él. Efectivamente, de conformidad elaboraron unas nuevas ordenanzas portuarias que, sometidas al Consejo, obtuvieron su aprobación, salvo una de ellas, la que encargaba del conocimiento de los naufragios a los alcaldes de ambas villas, según la costumbre observada hasta entonces. En su sustitución el Consejo mandaba atribuir la jurisdicción de los naufragios al consulado de San Sebastián, que para esas fechas ya hemos visto tenía reconocida la competencia para toda la costa guipuzcoana. Tal restricción, desfavorable tanto para Deva como para Motrico, fué causa de que tampoco tuviesen efecto el resto de las ordenanzas aprobadas, persistiendo así el conflicto.

Numerosas, complicadas y permanentes fueron las disputas por el puerto de Pasajes, que implicaron a diversos municipios, los de San Sebastián, Fuenterrabía, Rentería y tierra de Oyarzun, extendiéndose además a otros lugares.

En el origen de todas ellas está el hecho de que, según el documento jurídico más antiguo, el fuero de San Sebastián de 1180, el puerto de Pasajes (también llamado de Oiarso u Oyarzun por hallarse situado en ese valle, en la desembocadura del río del mismo nombre³⁹) le pertenecía en razón de que estaba situado dentro del territorio sobre el que la villa tenía competencia para el ejercicio de la jurisdicción, pues ese fuero se la asignaba para todo el litoral comprendido entre el río Oria y el Bidasoa y desde la costa marítima hasta la villa de Arano, incluyendo los núcleos de población, como Fuenterrabía, Rentería y los de Oyarzun, que carecían de competencia propia. Las cuestiones litigiosas comenzaron precisamente a partir del momento en la que por privilegio real la adquirieron, de manera escalonada a partir del año 1203⁴⁰, pudiendo por tanto ejercerla sobre la parte de litoral del puerto de Pasajes que había quedado dentro del término municipal que se les había asignado, lo que entraba en conflicto con la tradicionalmente ejercida por San Sebastián.

En torno a la pretensión donostiarra de seguir manteniendo el anterior estado de cosas giran por consiguiente los litigios, que versaron sobre tres puntos principales referidos a las aguas del puerto: el dominio, la jurisdicción y el uso.

Aducía San Sebastián, para justificar su prohibición a los no donostiarras de pescar en la bahía de Pasajes, que esas aguas le pertenecían en verdadera propiedad, como la que un particular tiene sobre su heredad. Sentencias sucesivas, dictadas en 1374, 1376 y 1475, a propósito de ésta y otras cuestiones sostenidas con el mismo argumento, resolvieron en su contra. Fundamentos de Derecho de los tribunales reales eran que, según legislación y constante doctrina deducida de las Siete Partidas, los ríos y puertos de mar son de dominio público y no del patrimonio de los pueblos donde existen, perteneciendo por ello a la Corona como representación natural de los intereses comunes en una monarquía. De manera que, en el caso de la pesca, la cuestión se resolvió⁴¹ sentenciando que la bahía de Pasajes fuese de libre uso por parte de los habitantes de San Sebastián, Rentería y tierra de Oyarzun.

39. Nombre que Rentería utilizó, para fundamentar sus derechos al puerto y sus aguas, en que aquél tenía la denominación de Oiarso, siendo ella la cabeza de este territorio.

40. Año en el que se le otorga a Fuenterrabía el título de "villa"; en fechas anteriores a 1237 sus fueros, usos y costumbres a la tierra de Oyarzun; y Rentería, con el nombre de Villanueva de Oiarso, recibe el villazgo en 1320.

41. El 13 de abril de 1376.

En el tema de la competencia para el ejercicio de la jurisdicción, sostenía San Sebastián que en la desmembración que había sufrido su antiguo término municipal con los villazgos de Fuenterrabía y Rentería, no había sido privada de los derechos de las aguas litorales sino tan sólo de la parte de tierra firme que no llegaban a bañar en sus mayores crecidas. Aquí las sentencias de los tribunales reales le fueron favorables, declarando que efectivamente, aunque no el señorío y propiedad de Pasajes, sí pertenecía a San Sebastián la jurisdicción civil y criminal, mero y mixto imperio de las aguas. Todavía en 1619, a resultas de otro pleito sobre la misma cuestión, una sentencia de la Chancillería de Valladolid mandaba que se respetasen los privilegios, concordias y ejecutorias ganadas al respecto por San Sebastián.

Como por razón de la distancia sus alcaldes no podían atender por sí mismos los casos que exigen una pronta asistencia, que son la mayoría, de ahí la necesidad de delegar su autoridad en uno de los regidores que, por turno, ejerció la jurisdicción hasta 1805, residiendo para ello en la torre que para seguridad y resguardo del puerto fue construída en su banda occidental en los años 1621 y siguientes a costa de San Sebastián. El por ese motivo llamado regidor torrero aplicaba los mandatos de buen gobierno y también, desde 1751, el reglamento de policía portuaria que la ciudad estatuyó dicho año, estando entre sus funciones las de expedir las patentes de navegación y pesca, ejercer la veeduría del ramo del contrabando, ser juez de arribadas, varadas, naufragios y presas, así como cuidar con especial vigilancia de que ninguno de los barcos que llegasen al puerto echase en su canal lastre, zahorra ni otra bascosidad, pues, decía la Real Orden de 19 de agosto de 1677, de haberse echado ese género de cosas había nacido la ruina del puerto y conviene por todos los medios procurar su limpieza y que esté navegable.

En 1805⁴², al disponerse que las dos poblaciones de Pasajes, la del término de San Sebastián y la del de Fuenterrabía, formasen una sola villa independiente, San Sebastián cesó en el ejercicio de toda jurisdicción en ambas poblaciones, y en sustitución del regidor torrero se estableció un capitán de puerto de nombramiento real.

Los conflictos por razón del uso se concretan en los generados por el empeño de San Sebastián en estorbar y poner obstáculos a la libre carga, descarga y tránsito de mercancías, derecho derivado de la condición de bienes de dominio público, luego de uso común, que tienen los puertos. En consecuencia, las sentencias judiciales y reales órdenes le fueron desfavorables.

Primero en lo que respecta a la introducción de bastimentos, pues la ya citada sentencia de 1376 declaraba que los de Rentería y Oyarzun podían traer en barcos propios por el puerto de Pasajes los mantenimientos y demás cosas necesarias para su sustento sin limitación alguna, pero con ciertas restricciones cuando esto se hiciese en embarcaciones fletadas por otros o con mercancías destinadas a otros consumidores. Y, segundo, por lo que hace a la salida de la producción interna: el hierro, siempre que se trate del elaborado en las herrerías del valle, y la sidra, que también debe ser la en él cosechada.

2.5. Los pactos transfronterizos en defensa de la libre navegación: las "composiciones" mercantiles

Las relaciones de vecindad entre regiones limítrofes se traducen, en la práctica, en la celebración por las mismas de acuerdos, que reciben distintas denominaciones según las épocas y las materias de las que tratan, cuyo objeto es regular aquellas cuestiones que, al ser de interés común, motivan la cooperación. La importancia y variedad de estos acuerdos está siempre en función evidentemente de la intensidad y de la calidad de las conexiones transfronterizas.

En el ámbito de Guipúzcoa-Labourd⁴³, las relaciones de vecindad han sido desde antiguo especialmente intensas y fructíferas, concretándose en la práctica en multitud de acuerdos bilaterales, concertados ya desde la edad media. De esa época y de la moderna datan las que reciben el nombre de "composiciones" mercantiles. Desde un punto de vista jurídico, su particularidad es que se concertan directamente por las partes interesadas, es decir, las dos regiones o determinadas localidades a ellas pertenecientes. A esas partes corresponde la iniciativa, el establecimiento de cláusulas y con-

42. Por Real Orden de 1 junio, confirmada en 1807 y de nuevo en 1828.

43. Utilizo SORIA SESÉ, Lourdes: "Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca: Bayona-San Sebastián, Guipúzcoa-Labourd", en *Azkoaga. Cuadernos de Ciencias Sociales y Económicas*, 11 (2001), pp. 69-92.

diciones, la negociación misma y, por último, la decisión de sujetarse al acuerdo, que a ellas sólo las vincula. El hecho de que en la operación intervengan con frecuencia oficiales reales no empece a la capacidad actuante de las partes ni a su protagonismo.

Ahora bien, a mi juicio, sería erróneo ir más allá de esa capacidad de actuación y hacerla derivar, en razón de su propia existencia, de una naturaleza soberana de las partes, pues ahí estamos ya en el terreno de las presunciones, legítimas pero necesitadas de sustentación. Y la realidad documental no las autoriza, puesto que nos transmite justamente lo contrario, es decir, que esas concordias y "composiciones" mercantiles, al menos cuando toman forma escrita, requieren para su validez la autorización primero y el posterior refrendo de los correspondientes soberanos de ambos reinos, señores y monarcas de sus respectivos vasallos y súbditos.

Hay que diferenciar este tipo de acuerdos de lo que propiamente son tratados internacionales, en los que las partes actuantes son directamente los Estados. El afán expansionista, disputas comerciales o meros conflictos territoriales han hecho de las cuestiones fronterizas materia de regulación típica de los tratados internacionales, sobre todo, por lo que afecta a nuestro tema, desde comienzos del siglo XIX.

Las llamadas por la documentación de la época "composiciones" mercantiles se explican en un contexto caracterizado por los numerosos enfrentamientos entre ambas monarquías, por la rivalidad comercial entre ciudades que frecuentan las mismas rutas marítimas y tienen los mismos mercados y, muy especialmente, por la necesidad de cooperación entre mercaderes que a menudo eran miembros de una misma familia, y en muchos casos socios de una misma empresa mercantil, establecidos en plazas distintas para negociar por partida doble, importando y exportando de uno a otro reino.

Existieron dos tipos de acuerdos o "composiciones" mercantiles: aquellas que tenían por objeto garantizar la libertad de comercio en términos generales, a cuyo efecto se entablaban conversaciones, de donde el nombre de "conversas" por el que eran conocidas, y las, más específicas, que regulaban las operaciones de corso, denominadas "de buena correspondencia".

2.5.1. Las "conversas" o acuerdos de libre comercio

La libertad del tráfico de bastimentos y demás cosas necesarias para la subsistencia fué base fundamental de las relaciones entre los municipios guipuzcoanos, representados por las instituciones provinciales, y los de Labourd. Esto no se limitaba a los tiempos de paz, sino que desde una época remota también a los de guerra entre España y Francia, celebrándose al efecto los oportunos acuerdos conocidos con el nombre de "conversas".

Conocemos algunas de estas "conversas", particularmente las realizadas en el siglo XVII, aunque vinieran estipulándose al menos desde la baja edad media, tal y como lo prueba la que presumiblemente se suscribió en 1468, pues nos consta que Guipúzcoa solicitó ese año al rey, y el monarca se la concedió, la necesaria facultad para celebrar una "conversa" sobre el aprovisionamiento de pan, debido a que por causa de la guerra declarada a Francia la provincia estaba desabastecida.

La más notable de los tiempos modernos fué la de 1652, aprobada en Madrid en 1653 y renovada, con algunas limitaciones, en 1667 y 1675. Por ella, Guipúzcoa y Labourd acordaban la libertad de comercio recíproco durante las guerras, aunque se especificaba que con el pretexto de la concordia no se podía introducir en la primera género alguno de mercancías de contrabando, quedando en vigor las reales cédulas dadas en la materia. Bastimentos y pertrechos podrían ser introducidos, por tierra o por mar, en Guipúzcoa por los naturales de Labourd y en Labourd por los guipuzcoanos, con el único requisito de que unos y otros debían previamente obtener para ello los oportunos pasaportes librados por los respectivos capitanes generales. El acuerdo se completaba con la previsión de que no se hiciera ninguna molestia de las arribadas de barcos de las dos partes contratantes por causa de temporal u otro caso fortuito a alguno de los puertos de la otra.

Al parecer, el último tratado de esta clase fué el celebrado en 1693, tras un intento, en 1690, que fracasó, pues habiendo Guipúzcoa presentado el convenio, según expresamente se había establecido por las partes interesadas, para su aprobación regia, el rey no accedió a ello en razón de la necesidad de mantener la absoluta prohibición de comercio, determinada a instancia de los aliados en la guerra contra Francia.

El tratado de 1693, confirmado por Carlos II, recoge en su capítulo 7 la fórmula observada en las "conversas" establecidas en las anteriores ocasiones:

los naturales de ambas provincias pudiesen conducir dentro de su distrito, de cualquiera parte que les pareciese, todo género de bastimentos que les fueren necesarios, como trigo, avena, habas, centeno, maíz, garbanzos, arveja, vinos, bacalao, grasas, rabas, sal, y generalmente todo género de mercaderías sin ninguna excepción, mediante los dichos pasaportes.

2.5.2. Los pactos de "buena correspondencia"

La práctica del corso tiene una larga tradición y nace de la guerra misma. Verosíblemente desde la edad media la mayoría de los puertos de la costa del golfo de Vizcaya se parecerían más o menos a nidos de piratas. Desde ambas monarquías se fomentó y regularizó la conversión de la ilegal piratería en legítimas y oficiales actividades corsarias.

En el caso español, Carlos I, con motivo de la guerra contra Francia autorizó en 1525 con carácter general a todos sus súbditos para armar en corso, haciendo a los corsistas la merced del quinto, que por disposiciones antiguas pertenecía a la Real Hacienda en todas las presas. Con semejante aliciente, el corso fué muy usado en la costa guipuzcoana. En el caso francés, a partir del siglo XVI la institución de las "lettres de marque", en principio simples medidas de represalias, favorecieron el corso y, ya en el siglo XVII, a los corsarios ocasionales se les autorizó a operar en tiempo de guerra por cuenta del rey, a cambio de una parte del botín para el armador y la tripulación⁴⁴.

El objeto de los pactos llamados de "buena correspondencia" era ahorrarse mutuamente los rigores que los corsarios guipuzcoanos y labortanos ocasionaban alegremente a los demás buques mercantes de sus respectivas naciones. Es decir, tomas recíprocas de embarcaciones con sus mercaderías, peleas marítimas, incursiones en los territorios, robos, quemas de casas, muerte de personas y otras barbaridades.

También para la formalización de estos acuerdos se requería la licencia de los respectivos soberanos, de cuya concesión tenemos constancia al menos desde 1456. Es probable que existieran con anterioridad, según se desprende del tratado de paz concluído en 1328 entre los marinos de Bayona y Biarritz con los de San Sebastián, que aparece reproducido en el *Livre des Etablissements*⁴⁵ impreso y publicado por la villa de Bayona en 1892. Los dos representantes de San Sebastián tienen nombres enteramente gascones: Johan de Beurepaire y Johan de Faget, y la procuración que presentan, dada por la villa de San Sebastián, que se incorpora al final del tratado, está escrita en lengua también gascona.

En 1456, invocando una tradición anterior, las Juntas generales de Guipúzcoa acordaron solicitar facultad para hacer una concordia con Bayona, Capbreton, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz y las restantes tierras de Labourd, con el objeto de evitar las nefastas consecuencias derivadas de las recíprocas operaciones de corso. Se concedió el permiso y es de presumir que se celebraría el arreglo, aunque no se encuentra noticia de él en el archivo provincial.

Sí conocemos con detalle los términos de los acuerdos negociados en 1536 y 1653⁴⁶. El primero, con ciertos añadidos y modificaciones en cuanto a las partes firmantes, se renovó en 1537 y en 1543, mientras que el segundo, negociado en 1652 y aprobado en 1653, fué sucesivamente confirmado en 1667, en 1675 y, con añadidos, también en 1694.

El tratado de "buena correspondencia" de 1536 fué acordado entre los apoderados de Guipúzcoa, Vizcaya, Encartaciones y las cuatro villas de la costa de la mar de Castilla por una parte, y los de Bayona, el resto de Labourd y Capbreton por otra. Substancialmente, el objetivo perseguido era el de fomentar el comercio marítimo de las partes contratantes, favoreciendo la reciprocidad y garantizando la seguridad en la mar al proteger los navíos y los fletes propios. Con este fin se disponen las siguientes cláusulas:

44. Bajo Luis XIV, dos grandes ministros de la Marina, Seignelay, hijo de Colbert, y su sucesor, Pontchartrain, reglamentaron definitivamente con ordenanzas la actividad de los corsarios, que ya no tenían nada que ver con los piratas. En 1757 la tripulación de los corsarios de Bayona y San Juan de Luz se elevaba a cerca de 7.000 marinos. El reparto de las presas se hacía de la manera siguiente: 1/10 era para el Almirante de Francia, los 2/3 restantes para los armadores, y el resto para la tripulación, teniendo en cuenta los grados y la antigüedad, reservándose algo para las viudas, los huérfanos y el rescate de prisioneros hechos por los musulmanes (VEYRIN: *Les Basques*, pp.170-171).

45. En la pág. 274. Sobre lo mismo, LACOMBE, G.: "Encore les Gascons de Pasajes", en *Revista Internacional de Estudios Vascos*, XI (1920), pág. 10.

46. Los recoge GOROSABEL: *Noticia...T.II*, pp. 730-735.

- La prohibición a los habitantes de los países contratantes de hacerse daño alguno por mar y por tierra en sus personas o bienes, incluso si sus barcos estuvieran cargados de mercaderías de otros.
- La también prohibición de que una de las partes contratantes use marcas y represalias contra los bienes o las mercaderías cargadas en los barcos de la otra.
- La posibilidad de penetrar los de una parte en territorio de la otra, con salvoconducto emitido por el capitán general correspondiente, salvo por ocasión de tormenta o fortuna de mar, casos en los que éste no sería requerido.
- El respeto de una de las partes a las presas que la otra hiciera en la mar de navíos de gente no comprendida en la concordia, incluso aunque contuvieran mercaderías cargadas por la primera. Con arreglo a la misma lógica, que tiende a favorecer a los navíos propios de las partes, protegiéndolos junto con su cargamento, se preceptúa que cuando alguna de las partes contratantes cargase mercaderías en nave que no sea de vecino de las comarcas firmantes, si ésta fuese apresada en la mar haya de ser de buena presa para los aprehensores.
- El compromiso de que los vecinos de cada una de las partes contratantes deberán comprarse recíprocamente sus navíos para navegar.

En materia de resolución de conflictos, el tratado establecía una jurisdicción propia, directamente ejecutiva no obstante apelación. Por último, la dependencia de las partes respecto a sus correspondientes soberanos quedaba claramente expresada en una cláusula que obligaba a cada una de las partes a notificar a la otra cualquier mandato regio que afectara al tratado. Particularmente si alguno de los reyes no quisiera que se usara de la concordia, o si el uno declarase la guerra al otro. Por parte francesa, la notificación debía hacerse a los alcaldes de San Sebastián, y por parte española al gobernador de Bayona o al "bayle" de Labourd.

El contenido del tratado de 1653, acordado en 1652 entre Guipúzcoa y Labourd, es básicamente similar al de 1536 en cuanto a los objetivos perseguidos e incluso a los mecanismos para alcanzarlos. Hay no obstante diferencias, achacables unas veces a cambios materiales debidos al paso del tiempo y otras a la experiencia habida.

Consecuencia de los primeros es la desaparición del compromiso de la recíproca compra de navíos, y también el hecho de que, ahora, resulta necesario diferenciar entre los navíos que practican el corso y los comerciales, indicando que los bajeles y fragatas de corso de las dos provincias podrán seguir haciéndose hostilidades mutuamente, sin que por eso se entienda violada una concordia que sólo afecta a las actividades mercantiles. La experiencia habida se traduce en la mayor preocupación por castigar las vulneraciones del acuerdo. Así, y tras el perdón y olvido de todas las hostilidades que hasta entonces se habían hecho, se acuerda que, en adelante, los respectivos naturales procurarán de buena fé castigar a los causantes de daños y robos, verificándose la satisfacción de los daños inferidos. Igualmente, si contraviniendo a la concordia se hicieran algunas presas de navíos o mercaderías, los naturales de ambas provincias tendrán obligación de hacer las diligencias necesarias en justicia hasta fenecer la causa.

3. LA SUJECCIÓN A LA TUTELA DE LAS AUTORIDADES DE MARINA Y OTRAS

La gloriosa autonomía de las "repúblicas de marina", guiadas desde lejos por la Corona como representación natural de los intereses de una comunidad política que se concibe formada por distintas partes integrantes de una unidad, tiende a difuminarse a medida que avanza el siglo XVII. La concepción de la monarquía como poder que se ejercita sobre una mera suma de sujetos desbarajusta el sistema corporativo, al diluirse las partes en la unidad por efecto de medidas de gobierno y disposiciones administrativas que, para permitir un mayor, por más fácil y directo, control político, las uniformizan. El que, desde el punto de vista económico u otros, sean más eficientes y acaben siendo provechosas para el conjunto de la indiferenciada suma de súbditos es lo que justifica la sujeción de éstos a la tutela del poder.

En el caso español, la intervención progresiva de la Corona en la implantación efectiva de un orden jurídico único y común en los puertos se lleva a efecto a través de la Marina de guerra y, ya en el siglo XIX, también por el Ministerio de Fomento, al traspasársele las atribuciones de la Armada excepto las referentes al tráfico naval. Su establecimiento en los guipuzcoanos no fue en principio

rigurosa, debido a la resistencia foral, y tuvo ritmos distintos a los de la generalidad, sobre todo durante la plenitud constitucional.

3.1. Escarceos

El gran impulso que experimentó el comercio marítimo con la apertura de nuevas líneas de navegación y el subsiguiente crecimiento en importancia de los enclaves portuarios son causas mayores, además de las políticas, de las muchas disposiciones que se dictaron a lo largo del siglo XVIII para reordenar la Marina española en sus diversos ámbitos y fomentar la mejora de los puertos. Interesan para Guipúzcoa las Ordenanzas generales de la Armada, de 1748, y la llamada Ordenanza de la Matrícula de Mar, de 1751.

Disponen las primeras que la jurisdicción militar se divida en departamentos al mando de un comandante de la Armada, que asumía la máxima responsabilidad sobre las embarcaciones en puerto⁴⁷. Esta competencia genérica quedaba asignada en su ejercicio concreto al capitán de puerto, que de este modo tenía unas atribuciones que se podía interpretar asumía directamente y no sólo de forma delegada respecto del comandante.

La Ordenanza de la Matrícula de Mar desarrolla las de 1748. Por lo que hace al capitán de puerto, más allá de la sujeción al comandante de la Armada en temas estrictamente militares, sus atribuciones se extendían a otras materias que no estaban sometidas a control militar hasta ese momento, pues debían entender en cuestiones como las referidas a *apertura o clausura del puerto en común o en particular, y en lo demás que la policía de la Marinería de los buques congregados, como la de los Pescadores y cualesquier barcos o botes del tráfico, debe tener relación con el buen orden público de muelles u otros parages de embarco y desembarco*⁴⁸.

Resultaba por tanto de estos dos conjuntos normativos que el gobierno y la administración de justicia en los puertos quedaban prácticamente en manos de la Corona, superando así la multiplicidad de privilegios y normas anteriores existentes al respecto en cada localidad portuaria.

Las instituciones guipuzcoanas se resistieron a aceptar la implantación en su territorio de semejante judicatura, fundándose en que era desconocida en sus fueros, ordenanzas y leyes, puesto que toda su jurisdicción contenciosa debía estar repartida entre las justicias ordinarias, los alcaldes, y el capitán general, delegado regio cuya actuación jurisdiccional se extendía sobre los acogidos al fuero militar. Hecha la correspondiente solicitud a la Corona en relación a lo dispuesto por las Ordenanzas generales de la Armada, de 1748, fue en parte atendida en su desarrollo de 1751 y en una Real Orden aclaratoria de 6 de mayo de 1752, que restringen para las provincias vascas la autoridad de los comandantes de Marina especialmente en cuanto a las matrículas, levas, navegación, pesca, varadas y naufragios. Pero su judicatura no quedó en absoluto suprimida pues al prohibir a los guipuzcoanos servir en barcos extranjeros y abrigar en los suyos a los desertores de la matrícula de otras provincias, dice: "Siendo el Ministro de Marina Juez privativo en estos asuntos con facultad de perseguir y aprehender los contraventores y no menos con la declarada por el artículo 189 de proceder contra los guipuzcoanos desertores de los bajeles de Su Majestad, sin que las Justicias se opongan, antes le franqueen todo el auxilio que de ellas impartiere".

Medio siglo más tarde la limitación de la judicatura de Marina persiste, pues se recoge en la nueva Ordenanza de Matrícula de 1802⁴⁹, sin introducir por tanto novedad en lo referente a matrículas, levas, navegación, pesca, varadas y naufragios:

En las Provincias de Marina de Bilbao y San Sebastián, que comprehenden la primera el Señorío de Vizcaya con sus Encartaciones, y la segunda la Provincia de Guipúzcoa, no se establecerá el alistamiento de matriculados, ni la formación, régimen y servicio de los Tercios navales en el pie prevenido; debiendo continuar la gente de mar de sus costas dependiente sólo como hasta aquí de la Jurisdicción ordinaria según sus usos y costumbres, mediante especisl privilegio de sus naturales...(Art. 1)

La gente de mar de estas Provincias podrá pescar y navegar libremente en sus costas y embarcaciones que se habilitasen en sus puertos; pero noi fuera de aquellas...en inteligencia de que en la pesca, navegación, y qualquiera otra industria de mar en que se exerciten fuera de las Provincias Vascongadas, han de estar sujetos como los demás matriculados a la Jurisdicción de Marina. (Art 2)

47. Tratado II, tit. III. art. 46.

48. Tratado II, tit. III. art. 8.

49. Arts. 1, 2, 4, 6, 8, 10 y 21 del Tit. II, insertos en *Novísima Recopilación de las Leyes de España* (Ley XII, Tit. VII, Lib. VI).



En lo perteneciente a baradas y naufragios seguirán los Consulados de Bilbao y San Sebastián en la posesión de disponer el salvamento de los náufragos y cargamentos con independencia de otro juzgado. (Art. 21)

De manera que, pese al establecimiento de los comandantes militares de Marina, todavía en 1802 no se había introducido en los puertos guipuzcoanos ni vizcainos la figura del capitán de puerto, dada la competencia que en esas materias venía a otorgarle la citada Ordenanza de la Matrícula de Mar de 1751.

En el caso guipuzcoano ello ocurre en 1805 cuando, al disponerse que las dos poblaciones de Pasajes, la del término de San Sebastián y la del de Fuenterrabía, formasen una sola villa independiente, San Sebastián cesó en el ejercicio de toda jurisdicción en ambas poblaciones, y en sustitución del regidor torrero que la ejercía se estableció un capitán de puerto de nombramiento real. Lo que se concretó por Real Orden de 7 de junio de 1806, que declaraba que siendo Pasajes de la Corona y ejerciendo su capitán las funciones de ordenanza, lo mismo que todos los de su clase en los otros puertos de los dominios regios, correspondía a éste, y no al alcalde, dar las licencias para pescar si fuesen necesarias, pues es *privativo de la jurisdicción de Marina todo lo relativo a la pesca*⁵⁰.

Fue baldía la solicitud de Guipúzcoa al monarca para que suprimiera dicha capitania de puerto, o que a lo menos su desempeño se entendiese sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos especiales a estas provincias consignados en la Ordenanza de Marina de 1751 y la Real Orden aclaratoria de 1752. Esto es, que en materia de matrículas, levadas, navegación, pesca, varadas y naufragios siguiera entendiendo en Pasajes, como lo hacía en el resto de los puertos guipuzcoanos, el Consulado de San Sebastián y no el capitán de puerto.

No sólo se denegó sino que en diciembre de ese mismo año de 1806 se dispuso establecer capitanes de puerto, oficiales de la Armada⁵¹, en los de San Sebastián, Guetaria, Deva, Orio, Zumaya y Motrico, que debían ejercer en ellos las funciones que prescribe la Ordenanza, del mismo modo que se practicaba en Pasajes y demás puertos de los dominios reales. Igualmente desestimadas fueron las repetidas solicitudes en contrario de Guipúzcoa, y la de la ciudad y Consulado de San Sebastián abogando por la reposición del gobierno de su puerto al ser y estado antiguos⁵².

3.2. La plenitud constitucional

Siguiendo las pautas marcadas en 1833 por Javier de Burgos en su Instrucción a los Subdelegados de Fomento, se crea en 1851 el Ministerio de Fomento⁵³, al que se le atribuyen con carácter general las competencias en los puertos correspondientes al ramo del fomento, es decir, la administración y ejecución de las obras portuarias así como su conservación y utilización. Los arbitrios existentes se reducen a dos, el de "fondeadero" y el de "carga y descarga", cuyos productos debían aplicarse exclusivamente a la limpieza, mantenimiento y mejora de los puertos.

Como las competencias en materia de tráfico naval habían quedado en manos de la Marina, se suscitaron conflictos con los capitanes de puerto. Parcialmente resueltos mediante la asignación de las obras portuarias, su ejecución y conservación, al recién creado cuerpo de Ingenieros civiles de Caminos, Canales y Puertos. a los que en esas materias quedaban supeditados los capitanes de puerto, un Decreto de 1873 terminaba de solventarlos creando un modelo de reparto de competencias que perduró en sus líneas generales hasta la Ley de Puertos de 1992. Modelo en el que el papel del capitán de puerto quedaba circunscrito al de un mero consultor, pues el ingeniero sólo estaba obligado a solicitar su opinión previamente a la realización de las obras y a comunicarle la fecha de inicio.

La Ley de Puertos de 1880 consagró, bajo la común denominación de "servicio de los puertos", las respectivas atribuciones del Ministerio de Marina y del de Fomento. Corresponde al primero el movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque en

50. Se había suscitado entre el alcalde de Pasajes y su capitán de puerto una cuestión sobre a quien correspondía dar permiso para pescar con redes dentro de él y, en concreto, determinar el máximo tamaño de las mallas para hacerlo.

51. El Real Decreto de 18 de abril de 1800 dió a los comandantes de Marina de los puertos el carácter puramente militar, separando de ellos las funciones del ramo de Hacienda, quedando las Comandancias Militares de Marina exclusivamente a cargo de oficiales pertenecientes al Cuerpo de la Real Armada.

52. Por Real Orden del 18 de octubre de 1817.

53. Tomo las referencias documentales de JORDÁ FERNÁNDEZ, Antoni: *El derecho portuario en la historia*, Tarragona, 2008.

los muelles, remolque y auxilios marítimos. Al segundo, la ejecución y conservación de las obras y edificios, operaciones de carga y descarga en los muelles, circulación sobre los mismos y en su zona de servicio, y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones comerciales del puerto. Quedaba por tanto también adscrita a Fomento la vigilancia sobre la antigua institución de la Junta de Obras, a la que se reconoce capacidad para la "administración e inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos".

Este orden jurídico establecido en los puertos va a aplicarse en las provincias vascas marítimas a un ritmo de va y viene acorde al de fueros-régimen general característico de todo el siglo XIX y coincidente en principio con el mantenimiento o no del derecho portuario tal y como veíamos quedaba definido en 1805-1806, esto es, con la pérdida de la competencia propia en materia de matrículas, levadas, navegación, pesca, varadas y naufragios, entonces atribuida a los capitanes de puerto de la Armada. Diferenciemos una serie de períodos, entre 1837 y 1906, integrados cada uno de ellos por sucesivos avances y retrocesos en la pérdida y recuperación de la tradicional autonomía municipal: 1837-1839, 1841-1853, y 1878-1906.

Singulariza al primero la desaparición en 1837 de la Diputación foral que es sustituida por la Provincial del régimen común. No obstante, la Ley de 25 de octubre de 1839 confirma los Fueros en previsión de su futura modificación, y el Real Decreto de 16 de noviembre de 1839 da carta de naturaleza legal a las diputaciones y ayuntamientos forales frente a las del régimen general, disponiendo en su Art. 6 respecto a éstos últimos que *la renovación de Ayuntamientos se verificará en las cuatro provincias según tengan de fuero y costumbre*. Como no decía nada sobre sus atribuciones, cada pueblo hizo lo que creyó conveniente.

En el período 1841-1853 hay que diferenciar dos fases. La que lo abre, 1841-1843, viene definida por la supresión de las instituciones forales y su integración en el régimen común, regulándose específicamente la materia municipal en el Real Decreto de 29 de octubre de 1841 que sustituía el ayuntamiento foral por el constitucional, con la consiguiente desjudicialización de los alcaldes. Y una segunda fase, 1844-1853, de restauración de la autonomía local, que se abre precisamente con el Real Decreto de 8 de julio de 1844 que restablece el régimen foral. Le siguen disposiciones de va y viene sobre la justicia administrativa practicada a nivel local y sobre ayuntamientos.

Las modificaciones en materia de justicia venían determinadas por la Ley de 2 de abril de 1845 que inauguraba la jurisdicción contencioso administrativa, optando no por utilizar los tribunales existentes sino por generar un nuevo tipo de tribunales, los Consejos Provinciales (que no eran sólo tribunales), compuestos únicamente de miembros nombrados por el Gobierno, a quien sirven también de cuerpo consultivo. Si bien no se estipula sistemáticamente cuáles han de ser materias propias de su jurisdicción, se señalan ya en la ley las relacionadas con bienes comunales y provinciales, repartimientos de impuestos, contratos con la administración, deslindes y definiciones de términos municipales, ríos, canales y montes. Trás la reiterada solicitud de las Diputaciones forales, la Real Orden de 22 de agosto de 1848 daba a los Consejos Provinciales de las provincias vascas el retoque solicitado: que el diputado general y los consultores fueran miembros del nuevo tribunal. Retoque que, introducido en la finalmente adaptada ley general para su aplicación en las provincias forales, tiene una gran importancia pues en vez de una supresión de la jurisdicción contenciosa administrativa con remisión de esos casos a la justicia ordinaria, esto es, los alcaldes, se instaló por parte de los poderes forales ejercidos por la Diputación un control de esa capacidad jurisdiccional autónoma de la administración.

El asedio del Gobierno a los ayuntamientos forales se inicia en 1847 con el rechazo definitivo de las pretensiones que tenía Vizcaya de restablecer la foralidad municipal, seguido el mismo año de un informe realizado por el Consejo Real sobre los guipuzcoanos, únicos en los que subsistían las formas forales, de los que se dice que *el sistema actual es en su mayor parte procedente de ordenanzas, dadas o probadas por la Corona en diferentes épocas, o de costumbre inmemorial introducida por imitación en pueblos que de ella carecían, no de las disposiciones del fuero*. Un año más tarde entra en vigor en las provincias vascas la Ley de Ayuntamientos de 8 de enero de 1845, con grandes quejas por parte de Guipúzcoa porque la parte de las atribuciones y la forma de elección de los Alcaldes se contradecía con el espíritu del fuero y las Ordenanzas municipales.

En 1853 se echa marcha atrás y por Real Orden de 12 de septiembre se devuelven a los Ayuntamientos de las Vascongadas las atribuciones que ejercían antes de su integración en el régimen común en 1841. En los ayuntamientos guipuzcoanos, según los cronistas de la época, se mantuvieron las competencias dispuestas por las antiguas ordenanzas pero en lo orgánico se siguió lo establecido por la Ley de Ayuntamientos de 1845.

Un último período es el de 1878-1906, que se caracteriza por la sucesión de normas relativas al Concierto Económico, con sus posibles repercusiones sobre las atribuciones de los municipios.

El Real Decreto de 28 de febrero de 1878, de instauración del sistema de concierto, ordena que las provincias se gobiernen con arreglo al régimen común salvo las competencias de las Diputaciones en materia de hacienda. Esa excepción se repite en las posteriores normas mediante las que se renueva periódicamente el sistema, indicando simplemente, como lo hace en su literalidad el Real Decreto de 1 de febrero de 1894, que regula el llamado tercer concierto económico, que *las Diputaciones provinciales de Vizcaya, Guipúzcoa y Álava continuarán investidas, así en el orden administrativo como en el económico, de todas las atribuciones que vienen ejerciendo*. Y la misma fórmula utiliza la 4ª disposición transitoria que se agrega a la Ley provincial de 29 de agosto de 1882.

En materia específicamente municipal, en ninguna de esas regulaciones económico-administrativas hay absolutamente nada que tenga aplicación directa a los municipios, lo que puede llevarnos a concluir que sus competencias seguían basadas en el derecho consuetudinario y ejercidas conforme a costumbre. No obstante, esas mal definidas atribuciones que las Diputaciones venían de hecho ejerciendo, que no se hallaban condensadas ni reunidas en ningún sitio y que se entendía basadas en la costumbre y continuación del espíritu foral, permitían un control sobre los municipios equivalente a la función de tutela y vigilancia del Gobierno sobre el país sujeto a la ley general. En palabras de G. González de Suso⁵⁴ pronunciadas en la Asamblea de administración municipal vasca celebrada en 1919:

...la tiranía de las Diputaciones revisoras y modificadoras a su antojo de las cuentas, arbitrios y presupuestos municipales, amén de su inapelable competencia en caminos, montes, beneficencia, empleados municipales, etc. es más blanda que la de Gobernador extraño...pero no por ser blanda en la mayoría de los casos podeís negarme que hoy la Diputación de Álava, de Guipúzcoa, de Vizcaya o de Navarra, ejercen una tiranía sobre los Ayuntamientos y pueblos, para la cual si las asiste el derecho escrito en Madrid, no tienen facultad por la tradición ni por el Derecho Natural...⁵⁵.

54. Interventor de la Diputación de Álava.

55. *Asamblea de administración municipal vasca (1919): recopilación de trabajos*, San Sebastián, 1995 (facsimil de la ed. de San Sebastián de 1920), pp. 174-175.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

INCLÁN GIL, Eduardo: "Las naves de la costa vasca y su presencia en los puertos marítimos del Golfo de Vizcaya", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 111-125.



Las naves de la costa vasca y su presencia en los puertos marítimos del Golfo de Vizcaya

Eduardo Inclán Gil

Universidad del País Vasco

Recep.: 30.03.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 111-125]

Acep.: 12.06.12

Resumen

El presente artículo pretende hacer una síntesis de la presencia de las naves vascas dedicadas al comercio en los siglos XII al XV en el área geográfica que va desde las costas de Galicia hasta la costa de Bretaña. La realidad del comercio con los puertos atlánticos es para los marineros, armadores y mercaderes de la costa vasca peninsular de una importancia vital durante todo este periodo. Los inicios siempre fueron tímidos y dando marcha atrás en algunos mercados, pero siempre los marineros de Vizcaya y Guipúzcoa demostraron saber sobreponerse a las dificultades.

Palabras clave: Comercio internacional, comercio medieval, Golfo de Vizcaya, piratería, Bretaña, Costa Vasca, Inglaterra, abastecimiento alimentario, comercio con Indias, Consulado comercial.

Laburpena

Artikulu honetan Galiziako kostaldetik Britainiako itsasbazterreraino hedatzen den eremu geografikoan XII. mendetik XV.era bitartean merkataritzan aritu ziren euskal itsasontzien presentziaren laburpen bat egiten da. Garai horretan Atlantikoko portuekin egiten zen merkataritzak hil edo biziko garrantzia zuen euskal kostaldeko marinel, armadore eta merkatarientzat. Hasierak oso apalak izan ziren beti eta zenbait merkatutan atzera egin behar izan zuten, baina Bizkaiko eta Gipuzkoako marinelek zailtasunei aurre egiten bazekitela erakutsi zuten.

Gako-hitzak: Nazioarteko merkataritza, erdi aroko merkataritza, Bizkaiko Golkoa, itsaslapurreta, Britainia, Euskal Kostaldea, Ingalaterra, elikagaien hornidura, Indietako merkataritza, merkataritza kontsulatua.

Abstract

This article summarises the presence of Basque merchant ships in the geographical area from the coasts of Galicia to the coast of Brittany between the 12th and 15th centuries. Trade with the Atlantic ports was vital throughout this period for the sailors, ship-owners and merchants of the peninsular coasts of the Basque Country. The beginning was somewhat shy and the project failed on certain markets, but the sailors of Biscay and Guipúzcoa showed themselves capable of overcoming difficulties.

Key words: International trade, mediaeval trade, Bay of Biscay, pirates, Brittany, Basque Coast, England, food supplies, trade with the Indies, commercial consulate.

El presente artículo quiere hacer algunas reflexiones sobre la evolución del comercio marítimo realizado desde los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa con la costa atlántica francesa¹. Tomaremos como punto de partida cronológico la recuperación del comercio en el ámbito económico de la costa cantábrica del reino de Castilla a partir del siglo XIII. En esa centuria acabó el largo periodo de transformación que sufrieron los intercambios y los mercados desde la desaparición de la seguridad en las rutas atlánticas en la Alta Edad Media². El final de esta intervención se situará en el comienzo de la crisis del comercio realizado en naves de pabellón español que desde mediados del siglo XVI afecta a la navegación con los puertos del Norte de Europa, incluidos los franceses. La multitud de obstáculos, problemas y ataques de navíos foráneos, que van a bloquear las tradicionales rutas septentrionales a las naves de pabellón español, acabaron con muchas de las actividades económicas que daban vitalidad a las sociedades comerciales radicadas en los puertos de la costa vasca.

Estas actividades comerciales, fundamento de la modernidad y del auge económico de las villas de Vizcaya y Guipúzcoa, van a reducirse drásticamente a lo largo de todo el tercio final del siglo XVI, aunque todavía en los primeros años del XVII vamos a seguir viendo a las naves y mercaderes vascos en buenas relaciones de intercambio con los mercaderes provenientes de puertos como Nantes, Rouen o Burdeos. Entre ambos hitos cronológicos, vamos a ver como aparecen los primeros navíos vascos en los puertos del Golfo de Vizcaya y el canal de la Mancha, como van a luchar por el control de determinados productos y rutas, como aparecen los mercaderes, etc. Y todo esto con todo tipo de coyunturas, primero favorables, luego se invertirán las tornas, las distintas crisis harán mella, pero los intercambios continúan. Y siempre al lado, la Corona, como gran valedora de este fenómeno.

1. ANTECEDENTES DEL COMERCIO ENTRE LA COSTA VASCA Y LOS PUERTOS ATLÁNTICOS CERCANOS DESDE LOS INICIOS HASTA EL FINAL DE LA PRESENCIA INGLESA EN EL GOLFO DE VIZCAYA

El primer comercio europeo medieval se desarrolló en sus orígenes, no tanto bajo el impulso del comercio local, sino bajo el del comercio de larga distancia con mercancías de gran valor y poco peso y volumen. Pronto también las ciudades mediterráneas, para basar su poderío en el mar, trataron de hacerse con el monopolio de ciertas líneas de tráfico de larga distancia³. Este comercio hizo surgir una clase de mercaderes profesionales que fueron el instrumento esencial de la transformación económica de los siglos XI y XII, empezando por las zonas más vinculadas al negocio del intercambio, como eran los ámbitos italiano y flamenco, aunque todavía con pocas relaciones directas a nivel marítimo. El profesor Mollat habló de esta separación inicial entre los focos comerciales más importantes de Europa al afirmar que *"hasta el corazón de la Edad Media, es decir, hasta finales del siglo XIII, las dos zonas marítimas de Europa (es decir la mediterránea y la del Atlántico Norte-Báltico) se dieron a menudo la espalda. Vivieron su propia vida."*⁴.

Si bien todo esto es cierto para explicar la existencia de las grandes compañías comerciales del s. XIII, el resurgir de la flota y del comercio marítimo en el reino de Castilla es un caso un tanto diferente, ya que su cronología es algo más tardía que las áreas italianas o flamencas. El comercio de los súbditos del rey de Castilla se va a desarrollar en el marco de unas rutas comerciales dominadas por naves de muchas otras potencias comerciales, tanto mediterráneas como atlánticas, siendo importante ser competitivo y mantener el control exclusivo de ciertas áreas geográficas para afianzarse como transportista en un primer momento y luego dar el paso a comerciar por cuenta propia. Pero ya al menos desde el siglo XIII los habitantes de la costa vasco-cantábrica están empezando a dedicarse al transporte y al intercambio de mercancías. Los vizcaínos y guipuzcoanos son desde muy temprano los proveedores en el norte de la Península de vinos gascones y aquitanos y llevan a todos los

1. Investigación elaborada en el marco del proyecto financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, Proyectos I+D 2008: *Poder, Sociedad y Fiscalidad en las Merindades de Allende Ebro y La Rioja durante el reinado de la dinastía Trastámara*, HAR2008-05841-C02-02, coordinado con otro proyecto de la Universidad de Valladolid e integrado en la Red Temática Interuniversitaria *Arca Communis*. Página web <http://arcacomunis.uma.es>.

2. La inestabilidad económica de los nuevos reinos surgidos del reparto de la herencia carolingia, la instalación de los salteadores vikingos en Normandía y Sicilia y la aparición de los piratas frisios alteraron durante doscientos años la actividad de los comerciantes que no podían asumir esos enormes riesgos.

3. MOLLAT, M.: *Europa y el mar*, Ed. Crítica, Barcelona, 1993, pág. 36.

4. MOLLAT, M.: *op. cit.*, pág. 31.

puertos que visitan el hierro de sus ferrones. También en el siglo XIII aparecen las primeras importaciones de tejidos de lana desde Flandes o Normandía.

Según J. Heers, cuando los italianos llegaron al Mar del Norte con sus naves, el comercio del Golfo de Vizcaya era un asunto de vascos⁵, sin distinguir a los labortanos de los guipuzcoanos y vizcaínos, lo que puede llevar a error. No se trata de la misma gente, ya que los vizcaínos y guipuzcoanos del siglo XIII están integrados en una dinámica económica que les vincula a la economía del reino de Castilla, igual que a sus vecinos de Laredo, Castro Urdiales o Santander. Lo que sí parece claro es la existencia de rivalidades en el golfo de Vizcaya⁶, ya que desde 1293 hay enfrentamientos entre Bayona-San Juan de Luz y las villas castellanas de la costa cantábrica que formarán la "*Hermandad de las Marismas*", creada en 1296⁷ y que desde esa fecha actúa como gilda de mercaderes, marineros y puertos cantábricos dentro del entramado institucional castellano⁸.

Un aspecto que demuestra indirectamente la aceleración de los cambios en la segunda mitad del siglo XIII en materia marítima y comercial es la renovación institucional y legislativa de la monarquía emprendida por Alfonso X, quien impuso la creación de los primeros impuestos sobre el comercio (las alcabalas y el almojarifazgo). Al abordar la ordenación de la estructura jurisdiccional y fiscal del reino, se decidió que el comercio estaba bien asentado, lo que permitió establecer la viabilidad de un control fiscal⁹ y que estas cargas sobre el tránsito de mercancías eran una renta del señorío real, por lo que siempre van a estar muy vinculadas directamente a la Corona, librándose de extraños lazos feudales que complicaban la toma de decisiones. A esto se une la creación de un sistema ferial, la regulación de las exportaciones de las "*cosas vedadas*"¹⁰ y como sucedía siempre en las leyes medievales, las primeras concesiones de exención de los nuevos impuestos sobre el comercio, concedidas a algunas localidades, incluidas aquellas de la costa vasca¹¹. Dentro de la labor legislativa realizada por Alfonso X se adaptaron nuevas leyes al corpus legal castellano, como los "*rôles de Oléron*", parte de la tradición legal utilizada para regular la navegación del Mediterráneo (a través de la Partida V) y algunas otras disposiciones legales (en el Fuero Real y Partidas II y III) que afectan a temas variados sobre navegación, pesca y comercio. Este proceso de renovación va a dotar a las villas marineras del reino de Castilla de un corpus moderno de leyes, refrendadas por la monarquía, que va a permitir la existencia de una jurisdicción propia en estos temas, adaptando usos legales específicos para regular temas como los contratos de fletamiento incumplidos, la responsabilidad cuando son necesarias reparaciones, y el modo de actuación en caso de hundimiento o pérdida de la nave¹².

Pero para pasar de un comercio dentro de la ruta de cabotaje del Atlántico a un comercio más complejo de larga distancia, los vascos más decididos van a apostar a lo largo del siglo XIV y XV por la innovación en sus modos de gestión, influidos por los modelos que pueden ver en los puertos del Mediterráneo, Sevilla, Inglaterra y Flandes. Un primer paso será instalarse como transportistas y mercaderes en esos lugares, por medio de la concesión de privilegios para el fomento de los intercambios. Y para conseguir estos privilegios comerciales es importante permanecer de forma más continuada en el tiempo en un puerto comercial, creando lazos duraderos, ganando una buena

5. HEERS, J.: "Le commerce des basques en Méditerranée au XV siècle", en *Bulletin Hispanique*, tomo LVII, nº 3, 1955, pp. 292-324.

6. En este aspecto, la historiografía se divide. J. A. Azpiazu minimiza estos enfrentamientos y afirma que los súbditos castellanos y los bayoneses tuvieron relaciones de amistad, dado que la mayor parte de las compañías comerciales de San Sebastián de finales del s. XIII y principios del s. XIV estuviesen dirigidas por familias de comerciantes bayoneses, lo que haría que el enfrentamiento entre ambas plazas no fuese excesivo. Suárez reconoce los lazos comerciales con Bayona pero afirma la existencia de enfrentamientos entre navíos de ambos lugares en el siglo XIV en el golfo de Vizcaya y zonas aledañas. Primero en los enfrentamientos que desembocaron en la batalla de Winchelsea (1350) y después dentro de los enfrentamientos solapados por las alianzas que se sucedieron durante la guerra de los Cien Años. Estas fricciones desembocarían en el ataque que realizó el rey castellano Enrique II contra Bayona en 1374, en el marco de la nueva alianza castellana con Francia, con el objetivo de destruir el poder de Bayona, pretensión muy apoyada por los puertos guipuzcoanos, aunque con pocos resultados prácticos. Véanse AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, San Sebastián, 1990, tomo I y SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, CSIC, Madrid, 1958.

7. MORALES BELDA, F.: *La Hermandad de las Marismas*, Ed. Ariel, Barcelona, 1973. Incluye la transcripción del texto completo del acta de fundación de la Hermandad en el apéndice documental, fechada el 4 de mayo de 1296.

8. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*, 2ª edición, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1977, Introducción y MORALES BELDA, F.: *op. cit.*

9. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Ed. Cajacirculo, Burgos, 2003, pp. 23-24.

10. La lista de cosas vedadas, o sea, productos estratégicos prohibidos era la tradicional desde época de los Reyes Católicos: grano, pólvora, cobre, bronce, cera, metales preciosos, moneda acuñada, mineral de hierro, madera y productos para la construcción naval. Esta lista fue ampliada en 1591, ante los problemas del comercio marítimo en esos años, incluyéndose productos como el plomo, el lino, el cáñamo, el hierro en bloques y en barras.

11. LADERO QUESADA, M.A.: *Las ferias de Castilla. Siglos XII a XV*, Comité Español de Ciencias Históricas, Madrid, 1994, pág. 81.

12. Muy influida por las "leyes rodias" de uso en el Mediterráneo Oriental. Ver ARIZAGA BOLUMBURU, B.: "Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media" y PORRAS ARBOLEDA, P. A.: "El derecho marítimo en el Cantábrico en la Baja Edad Media", en *Seminario de Estudios Medievales de Nájera*, Ayuntamiento de Nájera, 2005.

reputación y participando en los actos sociales de esas localidades, donde hay que mostrarse como un colectivo estable y de cierto éxito. Ante las dificultades que presenta este nuevo reto, van a reforzar los mecanismos de solidaridad entre ellos cuando están lejos, formando grupos organizados dotados de un estatuto jurídico diferente al que tenían en sus puertos de origen. Estos grupos acabarán constituyéndose en los mejores casos en cofradías o colonias de comerciantes y marineros vascos desde finales del siglo XIV¹³.

El precedente que poseían era la constitución de cofradías de marineros en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, fenómeno vinculado a la pesca y una prueba de la vitalidad de las actividades del mar en las villas de la costa desde finales del s. XII¹⁴ y que sirvió de primer modelo organizativo para las colonias en puertos lejanos¹⁵. Estas nuevas cofradías se crearon desde finales del siglo XIV en algunos de los puertos esenciales de la redistribución de mercancías donde los vascos formaban un número suficiente para ser reconocidos como colectivo diferente al de los castellanos, siendo dos los ejemplos más sobresalientes, en Brujas (la "*Nation de Biscaye*") y en Nantes (la "*Contractation*").

El paso hacia la consolidación internacional del comercio de los puertos vascos se produce a lo largo del siglo XIV, a pesar de la coyuntura del comercio europeo. En el ámbito de la ruta atlántica, durante el primer tercio del s. XIV, las contrariedades políticas y económicas de la coyuntura económica (comienzo de los primeros síntomas de la crisis bajomedieval) van a fraccionar la antigua "*Hermandad de las Marismas*". Pero esta crisis, que va a afectar a toda Europa desde 1350, también afecta al comercio hecho por los naturales del reino de Castilla. Así, aunque la crisis del comercio haya sido poco estudiada por la pobreza de las fuentes, podemos detectar en la Península algunos síntomas de la contracción económica. Y sin perjuicio de la existencia o no de la contracción¹⁶, parece ser que la recuperación en el reino de Castilla empieza antes que en otras regiones europeas, ya que se ve un aumento del número de contratos comerciales desde 1390 y para 1420-30 ya aparece el comercio como recuperado¹⁷. La temprana recuperación de la economía castellana produce que, desde 1420-30, se detecte una recuperación del comercio, tanto el interno¹⁸ como con los puertos atlánticos y que el reino de Castilla se presente como una nueva potencia protagonista en muchos ámbitos, incluido el comercio desde el estrecho de Gibraltar hasta el Golfo de Vizcaya¹⁹.

Todo este análisis rompe con las ideas tradicionales de que los mercaderes del reino de Castilla fueran meros subordinados de los grandes comerciantes italianos. Una cosa es el mercado de fletes del siglo XV y otra las actividades comerciales. Los vascos podían ser pequeños comerciantes de cabotaje a la vez que alquilaban sus barcos para transportes de mercancías de grandes mercaderes financieros de Génova, Florencia o Brujas. Los transportistas mercaderes vasco-cantábricos de las rutas internacionales pronto comprendieron que era necesario estar presente en las grandes plazas comerciales que marcaban la coyuntura en los mecanismos de la oferta y la demanda. Estando presentes, se convirtieron en actores dentro del gran juego económico del comercio internacional medieval²⁰.

13. MOLLAT, M.: *op. cit.*, pág. 87 y CASADO ALONSO, H. (ed): "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa. Siglos XV y XVI", en *Castilla y Europa: Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación de Burgos, 1995, pp. 15-57.

14. GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: "Finanzas y fiscalidad de la villa de Lequeitio (1325-1516)", en *Anuario de Estudios Medievales*, nº 22 (1992), pp. 711-737.

15. Las cofradías aparecen como organizadoras de la actividad pesquera y marítima, a la vez de ente de solidaridad dentro del colectivo de "*hombres de la mar*" para convertirse en el punto de encuentro y decisión de los temas de este colectivo. Una cofradía debe organizar el modo de acceso a los privilegios que son comunes para todos los miembros de la colonia y evitar que el número de marineros o naves disponibles en cada puerto sobrepase las necesidades de la actividad de cada plaza. También debe controlar los destinos, fechas y reparto de la tarea disponible, centralizando la información para evitar saturar los mercados y la bajada del precio final de un destino concreto o del precio de cada producto en esa localidad. Como sociedad religiosa y asistencial, su tarea debe ser el dar sustento a los marineros enfermos, cuidar de los bienes destinados a los familiares de los hombres de la mar que han fallecido fuera y proveer del dinero necesario para el cuidado espiritual de las almas de los miembros difuntos. Véase para este tema: GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: "Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascas (siglos XIV al XVI)", en *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Editions du CTHS, París, 1995, pp. 357-375 y ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1991.

16. Debate historiográfico que en los últimos años está llenando de nuevo las discusiones entre los medievalistas de la economía y los que se dedican al estudio de regiones o mercados concretos.

17. Hay una crisis en los mercados extranjeros, agravada por la crisis agraria y de producción artesanal, y en esta situación, las guerras que asolaron Europa no ayudaron a la normalización económica (en el caso castellano, la guerra con Aragón y la guerra civil entre Pedro I y Enrique de Trastámara), aunque la recuperación se base en las mejores condiciones de partida. Para todo el tema de la crisis en Castilla, ver CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio*, *op. cit.*, pp. 26-27.

18. LADERO QUESADA, M.A.: *op. cit.* En la página 84 afirma que desde 1406 a 1430 es cuando nos encontramos con un mayor número de concesiones de ferias y mercados dentro del reino de Castilla de toda la Edad Media.

19. Así, una prueba de este proceso puede ser la expansión de las naves vascas en las rutas del Mediterráneo Occidental. Esta cronología de la recuperación sólo se observa en las áreas más dinámicas de la economía medieval europea, como son Portugal, Italia y Países Bajos.

20. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio*, *op. cit.*, pág. 73.

En este aspecto es muy importante la labor dinamizadora que los mercaderes de Burgos realizaron en la actividad portuaria de los puertos de Vizcaya. Desde el segundo tercio del siglo XV, el tráfico lanero que Burgos mantiene con los artesanos flamencos va a ser transportado por las naves de Bilbao, Portugalete, Laredo y Castro Urdiales. Además, el eje de la lana con los puertos guipuzcoanos va a continuar asegurado a través de los mercaderes de Vitoria y Navarra, aunque en cantidades algo menores, debido al éxito fulgurante que van a tener los burgaleses a la hora de ir centralizando el comercio lanero frente a otros competidores a lo largo de todo este siglo XV. Esto va a ser el estímulo que haga crecer con fuerza el número de naves de mediano tamaño (hasta 200 toneladas de carga) disponible en los puertos antes mencionados, que se acabarán configurando como los más importantes de la costa a nivel de intercambios y de abastecedores-redistribuidores de los productos más demandados por las villas y ciudades de Castilla.

Un ejemplo de este dinamismo de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa es que desde mediados del s. XIV las flotas que dominan el intercambio Mediterráneo-Atlántico de forma regular son por este orden de importancia los portugueses, los andaluces, los vascos y los bretones, aunque los dos últimos grupos llegan a disponer de una fuerte flota a fines de siglo²¹. Las naves vascas, conocedoras de las aguas del golfo de Vizcaya y con marineros muy curtidos en la pesca tradicional y el comercio de cabotaje, proveen a estos puertos (bien los de origen o donde aquellos en los que están bien instalados) de un servicio importante, como es un transporte marítimo fiable. Este servicio será imprescindible para los mercaderes de todo el reino (sobre todo los burgaleses) cuando en los años siguientes quieran transportar lana castellana o hierro a los puertos del Mediterráneo Occidental y Andalucía por el sur y a Inglaterra, Bretaña, Francia y Flandes por la ruta norte, todo ello sin abandonar sus intercambios habituales en Lisboa, puertos de Galicia y Asturias y los puertos de la costa del Golfo de Vizcaya.

Un problema que dificulta el análisis de las actividades de los vascos es el hecho de que gran parte del comercio de los siglos XIV y XV está en manos de marineros o armadores que buscan abandonar su profesión tras unos pocos años de actividad. Esto llevó a estos mercaderes a ser poco sistemáticos y a asumir enormes riesgos empresariales. El mercader vasco de estas centurias es un comerciante muy vinculado a los fletes y el mercado de los transportes de mercancías ajenas y por tanto su base empresarial está basada en hacer los transportes o las rutas que otros (como los italianos o flamencos) no quieren hacer, bien sea por la rudeza, la peligrosidad o las necesidades técnicas que exigen²². Los que no poseen un barco, se deben conformar con trabajar como pilotos o marineros en otras naves, bien para paisanos o para naves de orígenes lejanos. Los vascos por su propia debilidad organizativa trabajan de forma distinta a los marineros-comerciantes del área mediterránea. El ejemplo más clásico de esta actividad era realizar el viaje por su propia iniciativa, en parte con mercancía propia y en parte con fletes que acepta de mercaderes extranjeros. Es el piloto o el propietario de la nave el que debe buscar un flete, pero con un contrato que le permita ser libre a la hora de establecer su itinerario. En ocasiones, hasta recibe del propietario de la carga un préstamo en metálico, como adelanto del pago del flete. Esta práctica es bastante compleja, ya que exige un alto nivel de confianza entre las partes y es más propia del periodo de afianzamiento de los pilotos vascos en las plazas comerciales extranjeras que se inicia a finales del s. XIV o comienzos del XV. Además, la presencia de préstamos es síntoma de una debilidad crónica que presentan las sociedades comerciales de la costa vasca, como consecuencia del déficit crónico de numerario y la falta de capacidad de financiación que sufren todo el siglo XV. Esto les lleva a la inacción puntual por falta de dinero en metálico al llegar a un puerto y no poder reabastecer la nave o repararla, por lo que las condiciones de los fletes son más duras, debido a que el propietario del flete conoce la necesidad de numerario, y dado que se arriesga al entregar carga y dinero al piloto vasco, el precio a pagar por el transporte se verá reducido con respecto a la tarifa normal para esa ruta. Por todas estas debilidades, sólo la parte más poderosa de los comerciantes de Vizcaya y Guipúzcoa están libres de estos problemas en el siglo XV, normalmente las que tienen el respaldo de una gran familia con relaciones de poder en su lugar de origen.

Con respecto a los casos particulares, la relación con el puerto de Nantes es bastante antigua. Bretaña es uno de los lugares que tuvo una mayor relación con la costa vasca desde el resurgimiento

21. MOLLAT DE JOURDAN, M.: *op.cit.*, pág. 79.

22. HEERS, J.: "Le commerce des basques...", *op. cit.*, pp. 302-303.

de la navegación en el golfo de Vizcaya en el s. XII. La navegación de cabotaje obligó desde esas fechas a las naves vascas que recorrían la costa a pasar por las aguas bretonas de camino al norte y las naves de Vizcaya y Guipúzcoa pronto fueron bien reconocidas en puertos como Nantes, Morlaix o Roscoff. Y entre esos vínculos, un caso especial es la relación entre Nantes y Bilbao. Según T. Guiard, son los nanteses los primeros que se instalan en puertos como Bilbao en el s. XIV y J. Finot²³ los encuentra frecuentando los puertos castellanos con sus mercancías desde mediados del siglo XII (al calor de las naves que transportan peregrinos a Compostela), pero para H. Casado²⁴ hay mercaderes del reino de Castilla en el puerto de Nantes desde el siglo XIII. Pronto el intercambio va a ser constante y recíproco entre la costa cantábrica y el estuario del Loira, ya que el primer nombre conocido de un comerciante vasco es Miguel de Fuenterrabía, que a principios del s. XIV ya comercia en Nantes.

Para el s. XV este comercio va a ser de gran importancia para las dos partes y este vínculo se formalizará cuando se forme una colonia de súbditos del monarca castellano. Esta colonia se forma al recibir de Juan IV de Bretaña una serie de derechos a partir del convenio comercial entre el duque y las villas vizcaínas de Bermeo, Bilbao, Plencia y Portugalete. Pero el acuerdo fundamental que consolidará las relaciones entre los puertos vascos y Nantes es el acuerdo entre Juan V de Bretaña y Juan II de Castilla. Este acuerdo, firmado en 1430, confirmado en 1435, es muy similar al que habían recibido los súbditos castellanos del duque de Borgoña en 1428, con el fin de favorecer los intercambios con los extranjeros que arribaban a los puertos bretones. Los extranjeros van a depender del canciller de Bretaña y de su tribunal, fijado en Nantes, siendo este personaje el encargado de velar por las relaciones entre Castilla y Bretaña y de mediar en caso de protestas entre comerciantes locales y extranjeros, habituales por la competencia y los bajos impuestos que los últimos pagan en la ciudad bretona.

En cuanto a los productos objeto de tráfico comercial, además de la lana, va a ir aumentando el comercio de vinos, a la vez en su doble vertiente. Los comerciantes peninsulares compran vino en Nantes, pero no el vino de la región, sino el proveniente de Touraine, Anjou, Saintonge y otras, usando como intermediaria la cercana feria de Ancenis, la mayor del valle del Loira. Este vino se exportaba a Flandes o a la Península. Pero a la vez, los comerciantes hispanos van a vender en la ciudad bretona vino de Madeira, que es tal el monopolio en este mercado que es conocido allí como "*vin de Espagne*". Otros productos habituales en el comercio con Nantes del siglo XV eran los habituales de los mercaderes vascos y castellanos: el hierro, el pescado y el grano. El hierro era un producto dominado por los mercaderes de los puertos vascos, al menos desde mediados del siglo XIV en los puertos bretones. A Nantes llegaba el hierro semielaborado y allí era acabado por los artesanos locales organizados en la "*Corporation des casseurs d'acier*"²⁵. El pescado era otro producto fundamental en todos los intercambios con el mercado nantés de la época. Allí se compraba y se vendía pescado de todas clases, siendo fácil la compra, venta o redistribución del "*pescado marchante*" por los comerciantes según la demanda o la excedencia del mercado hispano. Sin embargo, destaca en este mercado uno en especial de gran reputación: la lamprea de Nantes, que desde el siglo XIII era conocida por gran parte de las elites europeas y que algunos ricos vizcaínos solían importar en Cuaresma ya a fines del siglo XV.

Otros puertos que se van a ir consolidando como lugar de escala de aprovisionamiento y de comercio para las naves de Vizcaya y Guipúzcoa son Rouen y los otros puertos normandos como Honfleur²⁶, Harfleur, Le Havre y Dieppe. En Normandía constatamos la presencia de súbditos castellanos desde el siglo XIII, pero las guerras y el desorden que provocó la invasión inglesa van a retrasar hasta mediados del siglo XV la consolidación esta zona como una región redistribuidora de mercancías y centro textil pañero de alcance internacional, capaz de atraer a los comerciantes extranjeros. Debido a la existencia de un fuerte sector manufacturero y de importantes ciudades en su "*Hinterland*", para los marineros y comerciantes que realizan la ruta de Flandes, Rouen y los puertos cercanos será una zona muy interesante, ya que se sitúa en la ruta más frecuentada. Pronto la ciudad de

23. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne", en *Bulletin Hispanique*, t. XIV, pp. 119-126, pp. 383-407 y t. XV pp. 68-92, pp. 188-206.

24. CASADO ALONSO, H.: "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa. Siglos XV y XVI", en *Castilla y Europa: Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación de Burgos, 1995, pp. 15-57.

25. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes...", *op. cit.*, pp. 193-95.

26. COLLIER, R.: *Histoire du commerce de Marseille*, Ed. Plon, Paris, Vol. III, pág. 150. Recoge el caso de un comerciante de Marsella que en 1482 alquila una nave vizcaína, llamada *San Cristóbal* para transportar 200 toneles de vino desde Marsella a Honfleur.

Rouen va a convertirse en un centro importador y redistribuidor de lana y otras materias primas para los talleres de Normandía, Picardía e incluso, París²⁷. Desde allí se van a importar hacia la costa vasca lienzos de lino y paños de lana en grandes cantidades y bajo precio. Pero fue sobre todo el final de los desórdenes de la Guerra de los Cien Años (que en área de Normandía se produce hacia 1441) y la alianza de Castilla con los vencedores lo que propició una rápida instalación y el auge en el intercambio entre la costa vasco-cantábrica y los puertos de Normandía. Un ejemplo: Heers²⁸ recoge la llegada a Dieppe de 11 naves de pabellón castellano entre 1450 y 1451, en competencia con las naves bretonas.

También La Rochelle va a tener una colonia de marineros y mercaderes provenientes de la costa vasca. La transmisión de los privilegios comerciales de la colonia instalada en Harfleur a esta plaza atlántica entre 1424 y 1435 supuso un gran impulso a la continuidad en los intercambios²⁹, aunque esta plaza parece jugar un menor papel, estando siempre en un segundo nivel con respecto a Nantes o Rouen. En esta plaza, se comercia tradicionalmente con vino francés y hierro vasco, bien atestiguado desde 1399³⁰, aunque parece que esta especialización de los rocheleses en el mercado redistribuidor de vinos hizo muy fluida la relación comercial en el siglo XV³¹.

Las relaciones comerciales con los puertos de Aquitania en general y Burdeos en particular fueron de las primeras en desarrollarse por las naves de la costa vasca. La tenencia inglesa de esta región favoreció a lo largo de la primera mitad del s. XIV los contactos y los intercambios. Ejemplo de ello son el acuerdo de 1325 mediante el cual Eduardo II reconoció la libertad de comercio y navegación en la desembocadura del Garona y el puerto de Burdeos³² y el acuerdo comercial de 1353³³ entre representantes de Bayona y Biarritz de una parte y los representantes de puertos de Vizcaya y Guipúzcoa para hacer paz y concordia, estableciendo la protección del comercio desde Fuenterrabía hasta Galicia con los puertos de Aquitania³⁴. Sobre los productos, debido a que Burdeos es la puerta atlántica de una extensa y rica región interior, los intercambios van a ser muy variados: vino de la zona, pastel tintóreo, pescado de muchos tipos, etc. Es en esta ruta donde más se van a sentir los vaivenes en las relaciones diplomáticas, ya que la cercanía espacial provoca el bloqueo temprano de esta ruta en ambos sentidos.

2. LOS PROTAGONISTAS DEL MUNDO DEL MAR Y DEL COMERCIO EN GUIPÚZCOA Y VIZCAYA: ADAPTACIÓN Y CAMBIOS ANTE LOS CONFLICTOS POLÍTICOS DE LOS SIGLOS XV Y XVI (1455-1572)

El intervencionismo de la monarquía castellana en la realidad del comercio de los puertos del Señorío de Vizcaya y Provincia de Guipúzcoa, se hace más evidente desde el reinado de Juan II. Sin embargo, el año que propongo para la cesura en la evolución del comercio vasco con el norte de Europa en general y con los puertos franceses en particular, es el de 1455. En ese año convergen dos cambios fundamentales para los intercambios durante la siguiente centuria: en Brujas se produce la separación³⁵ de las naciones de Vizcaya y de España con la anuencia de Enrique IV, con el propósito de evitar los conflictos internos y favorecer la exportación hacia Flandes. Y además ese mismo año se firma una alianza entre el reino de Castilla y el de Francia³⁶, de carácter básicamente económico, mediante el cual se busca la vuelta a la normalidad del comercio entre ambos reinos tras los años de trastornos que supusieron las diferentes fases de la Guerra de los Cien Años.

27. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio*, op. cit., pág. 111.

28. HEERS, J.: "Le commerce des basques...", op. cit., pág. 297 y MOLLAT DE JOURDAN, M.: *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age. Étude d'histoire économique et sociale*, Ed. Plon, Paris, 1952.

29. SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya ... op. cit.*

30. Ordenamiento sobre el comercio de la villa y sus naves dado por el concejo de Bilbao, en GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao ... op. cit.*, Introducción, pág. 82.

31. TROCME, E. (ed): *Le commerce rochelais de la fin du XVème siècle au début du XVIIème*, Paris, 1967, pág. 74.

32. VIÑAS MEY, C.: "De la Edad Media a la Moderna: El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española", en *Hispania*, tomo I (1940), pp. 76-77.

33. Este acuerdo está al amparo del acuerdo general de 1351, por el cual el monarca inglés concedía libertad de comercio en las tierras de Francia y la libre importación de vino a Inglaterra, refrendado en el acuerdo de Londres entre Pedro I y Eduardo III.

34. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La marina de Castilla: desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*, Ed. Progreso, Madrid, 1891, pág. 108.

35. Auto de Enrique IV del 29 de agosto de 1455.

36. La alianza fue firmada el 10 de julio en Córdoba, representando a Luis XI el arzobispo de Tours y el senescal de Rouergue.

Pero el proceso de pacificación iniciado y la puesta en marcha de una serie de cambios y políticas claras a favor de la navegación y el comercio, no alcanzarán sus objetivos de forma estable hasta la entronización de Isabel como reina en 1474. El reinado de los Reyes Católicos marca un nuevo impulso, que nos llevará a una progresiva pacificación interior y exterior. Esta calma hará posible el triunfo de la tendencia a las novedades sociales y políticas, incluyendo el cambio en las prioridades de la política económica en general, y de los temas del comercio marítimo desde la costa cantábrica en particular. Y, por supuesto, las villas marineras de Vizcaya y Guipúzcoa apoyarán con entusiasmo la política de los nuevos monarcas, llegando a una convergencia de intereses muy provechosa y larga en el tiempo.

Los reyes deseaban la formación de una potente escuadra con naves de guerra de gran capacidad en el Cantábrico, capaz de atacar las costas de Francia, si bien la realidad de las finanzas del reino les obligaban a ser humildes en este terreno. Mientras, los poderosos comerciantes de Burgos y el interior de Castilla querían solamente disponer de una flota comercial eficiente, formada por muchas naves de pequeño o mediano tamaño, que no atrajeran a los ataques de los piratas y corsarios extranjeros. Los dueños de naves de la costa vasca supieron aprovechar estas diferencias entre los grupos dominantes del comercio castellano y los nuevos monarcas para consolidar su nueva presencia en la Corte, como otro grupo con intereses en el comercio y la navegación, apoyando al monarca. De este modo, se produjo en ese grupo un cambio de prioridades, dejando atrás su tradicional insignificancia política a cambio de una decidida actuación al servicio de las empresas que les propusiera la Monarquía Católica³⁷. Este proceso produjo que los mercaderes que venían dominando los puertos vascos se instalen junto al poder, en el momento previo a la gran expansión imperial de España en Europa y América.

Por su parte, los grandes mercaderes de lana, en su mayoría burgaleses, van a conseguir que se establezcan desde la monarquía los medios necesarios para garantizar la seguridad de estas rutas atlánticas y en el funcionamiento de todo el entramado institucional que afectaba al comercio con el norte de Europa. La creación del Consulado de Burgos en 1494 forma parte de esta política, aunque este cambio vaya a provocar rencillas entre los distintos grupos de mercaderes del reino de Castilla debido a la jurisdicción con que cuenta el tribunal de esta institución.

Un ejemplo de esta colaboración es la alianza entre los mercaderes de la ruta de Flandes y los Reyes Católicos, mejorando la tradicional política de necesario apaciguamiento del reinado de Enrique IV. Como prueba de esta evolución, quiero destacar que las primeras tensiones entre los súbditos del rey de Castilla instalados en Flandes habían surgido a mediados del s. XV, cuando la convivencia parece romperse y se hace necesaria la separación de la colonia, pasando por el tamiz de la Corona de Castilla, que siempre trata de apaciguar estas disputas. Otra prueba es el proceso de estabilización del marco legal que se produce en estos años, con la redacción del Fuero Viejo de Vizcaya y la creación de la figura de los corregidores en las poblaciones más importantes, que se une a la renovación del funcionamiento del gobierno de las villas vascas que se produce paulatinamente en este periodo.

Las relaciones comerciales con los puertos franceses y bretones van a sufrir los altibajos de las relaciones políticas entre las Coronas de Castilla y de Francia. La gran experiencia acumulada y el creciente dinamismo de los puertos de la costa vasca harán de Bretaña un lugar de oportunidades comerciales sin igual. En 1463 un texto estima que llegan a Nantes 16 cargas de lana a la semana, lo que supone unas 5500 cargas al año, siendo el valor de cada carga de 100 libras bretonas³⁸. Este intercambio provocó la instalación permanente en Nantes de 2 mercaderes con los que trabajan los bilbaínos en 1487. Por el lado contrario, esta nueva política más intervencionista de la Corona de Castilla en materia económica y geoestratégica es los diferentes altibajos que sufrió el comercio con Francia y Bretaña durante los reinados de Carlos VIII y Luis XII. Durante la guerra de sucesión bretona de 1487-88 y los conflictos previos a la incorporación a Francia (1490), los comerciantes extranjeros abandonaron Nantes por falta de seguridad, pasando los españoles provisionalmente a tratar el comercio con Bretaña desde La Rochelle. Esto duró hasta el final de guerra, cuando Carlos VIII, nuevo duque de Bretaña, restableció los privilegios de los españoles en Nantes y volvieron los comerciantes extranjeros a su lugar³⁹.

37. Destacar la gran cantidad de barcos de puertos vascos que aparecen en los llamamientos de los monarcas para cualquier empresa en cualquier territorio de los Reyes Católicos, tanto atlánticos como mediterráneos. También es notable la política de ayudas que se van a conceder desde la Corona para la construcción de naves de gran tonelaje, que sigue hasta el reinado de Felipe II.

38. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes ...", *op. cit.*, pp. 119-126, pp. 383-407 y t. XV pp. 68-92, pp. 188-206.

39. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes...", *op. cit.*

Sin embargo, el cambio de las alianzas va a suponer que algunos años más tarde, durante el mismo reinado de Carlos VIII encontremos algunas revocaciones de privilegios concedidos a las colonias de súbditos de Castilla durante el periodo de alianza militar del comienzos del s. XV, igualándolos con los de otras procedencias (destaca el caso de Rouen y puertos normandos). Estas desavenencias hicieron imposible una vuelta al estado anterior, ya que seguirá habiendo represalias y ataques piratas para resarcirse de lo perdido en los años anteriores. Tenemos el caso de 1502, donde la reina Isabel ordenó el embargo de todas las naves francesas que estuvieran en Castilla, como represalia del embargo de naves de Bilbao y Burgos en el puerto de Nantes⁴⁰.

En cuanto a las relaciones con la importante plaza comercial de Burdeos, centro económico de Aquitania, las relaciones de intercambio van a volver a reaparecer de forma normalizada tras la incorporación de estos territorios a la corona de Francia en 1453. Pronto va a ser uno de los puertos de mayor intercambio para los mercaderes del Reino de Castilla, ya que el comercio de una amplia zona del centro de Francia tiene su centro de redistribución internacional en Burdeos y sus antepuertos. Un ejemplo de esta actividad es que en 1485 tres comerciantes castellanos (Diego de Castro, Fernando de Carrión y Pedro de Miranda) fletan en el puerto de Burdeos varias naves vascas con destino a Londres: La "Santa María", nave de Bilbao de 80 toneladas de carga, la "Santa María" de Zumaya, de 150 toneladas, la "Santa María" de San Sebastián, también de 80 toneladas de carga y la "Santa María" de Fuenterrabía, de 200 toneladas de carga⁴¹. En 1486 se concede licencia al mercader Antonio de Olaizola para transportar 80 toneles de vino desde Aquitania a Inglaterra a bordo de la nave "*Sancti Spiritus*"⁴².

En cuanto a las novedades en la organización del comercio marítimo, con el afianzamiento del intercambio que se produce desde mediados del s. XV, los mercaderes del reino de Castilla van a ir adoptando paulatinamente el sistema toscano de compañías comerciales, donde los socios copropietarios (muchas veces relacionados por lazos familiares⁴³) se implican en la gestión directa de los negocios, siendo algo más tardío, por lo menos para los mercaderes vasco-cántabros, el uso de factores a sueldo repartidos por las plazas habituales donde está presente la compañía, ya que con anterioridad parece que se usa más el lazo familiar o el de paisanaje para la representación en los puertos lejanos. Pero parece que el final del siglo XV ve el nacimiento de esta figura del factor⁴⁴, ya que la presencia de una sociedad comercial en todos los puertos con los que se trafica empieza a ser muy dificultosa. Esta innovación organizativa responde a las necesidades de los negocios, con el propósito doble de mejorar la eficiencia de los recursos (financieros y humanos) y los beneficios. Para controlar a estos socios o empleados, se van a poner en marcha instituciones de control de las actividades comerciales (en principio, por parte de los "*cónsules de castellanos*" residentes en puertos extranjeros), supervisando las cuentas y enviándolas a la casa matriz para su aceptación, todo ello dentro de un marco de coherencia legal que mantenga la reputación de los comerciantes y factores honrados. Para que este sistema funcione, se van a ir creando redes de informadores y eficaces sistemas de correos que envíen de forma rápida y segura las instrucciones a los representantes en lugares lejanos y viceversa⁴⁵. Con todo esto en marcha, es más fácil que surjan oportunidades de negocios o inversiones nuevas que diversifiquen el riesgo del capital.

La primera mitad del siglo XVI ve suceder tres procesos de forma paralela que van a afectar en gran medida el ámbito del comercio y la navegación de las naves de Vizcaya y en menor medida de Guipúzcoa. El primer proceso es el ya mencionado de la creación de sociedades mercantiles más potentes y de mayor longevidad, con linajes comerciales muy potentes en plazas como Bilbao, Portugaleta o San Sebastián. El segundo proceso viene de la centuria anterior y es el apogeo del comercio lanero con las plazas del Norte de Europa, donde se viene realizando una regularización de

40. Carta de Isabel de Castilla, fechada en Toledo el 4-VIII-1502 en AG Simancas, RGS, año 1502, l. VIII, s. f.

41. *Calendar of Lettres*, Vol. 1, p. I, nº 1 del 25-IX-1485, recogido en GARCÍA DE CORTAZAR, J.A. *et alii*: *Vizcaya en la Edad Media*, Ed. Haramburu, San Sebastián, 1985, pág. 250. La medida es fruto del levantamiento de la prohibición del comercio de vinos a los extranjeros, por lo que se concede esta licencia para evitar embargos en los puertos de desembarque.

42. *Calendar of Lettres*, Vol. 1, p. I, nº 3 del 20-I-1486, recogido en GARCÍA DE CORTAZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao, 1966, pp. 258-259.

43. Estas sociedades familiares están bien atestiguadas por la documentación. Heers recoge algunos casos de la primera mitad del siglo XV, como el caso de la nave "Santa María" que está gestionada por Martín Ochoa, vecino de Portugaleta y su hijo Pedro Ochoa; o el caso de los hermanos Martín Pérez y Juan de Zamudio, vecinos de Bilbao, que se encargan de gestionar la nave "Santa María".

44. La función principal de los factores era la de adquirir mercancías provenientes de la ciudad donde están instalados y su "*hinterland*" para enviar a su lugar de origen y por otro lado, vender los productos recibidos al mejor precio posible en el mercado de su lugar de instalación.

45. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio...*, *op. cit.*, pág. 48.

muchos aspectos prácticos que afectan a cuestiones como la navegación, fletes y cargas de lana para Flandes y puertos franceses para que no hubiese obstáculos ni problemas organizativos con el fin de que se satisficieran todas las necesidades de los implicados en este comercio, sin olvidar que de este modo se gestionaría mejor el comercio de otros productos propios como el hierro o redistribuidos desde lugares lejanos como los que provienen del Mediterráneo y el Sur peninsular. Hay que destacar aquí el papel central en la dinamización de los procesos económicos y comerciales que ejercieron los comerciantes de Burgos en las plazas marineras de Vizcaya. El tercer proceso es la consolidación del comercio de ruta atlántica de larga distancia, bien con las Antillas o con la llamada "Tierra Firme". En este comercio con Indias es donde se van a producir las grandes oportunidades y beneficios rápidos, convirtiendo a las plazas comerciales de Portugal y Castilla en las más dinámicas del momento. Y esto va a debilitar la presencia de naves de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa en los mercados de fletes de los puertos del Norte de Europa, incluidos los fletes desde o hacia los puertos franceses.

Es cierto que detrás del auge comercial de la economía castellana en el siglo XVI aparecen los financieros italianos y burgaleses, pero es también cierto que los vascos van a saber ocupar su lugar, dado que pueden aportar sus naves y tripulaciones experimentadas y hasta una pequeña experiencia propia en gestión comercial, lo que les hace merecedores de una mayor garantía en este nuevo panorama de inversiones. Su actividad comercial se había venido centrando en las plazas importantes del comercio europeo, siempre con un predominio del área atlántica. Desde finales del s. XIII, el espacio marítimo de intercambio que supone el Golfo de Vizcaya les había permitido poner en práctica nuevas técnicas propias y adaptar a sus necesidades las técnicas aprendidas en lugares como Génova, Sevilla, Valencia o Barcelona.

El siglo sin embargo, va a comenzar con el conflicto generado por el control de las estructuras del intercambio de rango internacional. El nuevo tribunal del Consulado de Burgos va a intentar imponer su jurisdicción sobre todos los pleitos que afectan a la actividad de marineros, comerciantes y acarreadores del reino de Castilla. Las tensiones por la supremacía van a agriar la realidad cotidiana de mutua necesidad de trabajar juntos que tienen los vascos, cántabros y burgaleses, por lo que se impone la necesidad de una solución rápida. La concesión del Consulado del Mar y Casa de Contratación a Bilbao en 1511 es el triunfo de la visión de los vascos en esta cuestión, resuelta por la Corona, que decide mantener la separación de jurisdicciones como era la costumbre.

No obstante, la realidad es tozuda y aún a pesar de la separación de jurisdicciones, continuarán las desavenencias entre Burgos y Bilbao. Por ejemplo, ya en 1511, los miembros del Consulado de Burgos obtuvieron una sanción real para las nuevas ordenanzas del Consulado, que establecían la obligación, para los puertos del Cantábrico, de tener barcos de más de 200 toneles para que se fletasen desde Burgos. La respuesta fulminante del recién creado Consulado de Bilbao y de los marineros fue una oposición total a la medida, ya que declararon que naves tan grandes no cabían en los puertos de la costa cantábrica (a excepción de Laredo y Pasajes) y que los barcos pequeños eran mejores tanto para fondear en los puertos nacionales y extranjeros, destacando los casos problemáticos puertos de La Rochelle, Burdeos, Nantes y algunos otros de Flandes e Inglaterra.

En el capítulo de las relaciones con los puertos franceses, quiero mencionar la especial situación que Nantes va a jugar en este siglo. Ante el éxito de esta ruta, los comerciantes asociados en el consulado bilbaíno van a intentar absorber la mayor parte del comercio de la ruta entre Nantes y España. Para ello, van a iniciar un proceso de acercamiento institucional. Un primer paso va a ser que desde 1528 existe una cofradía común para bilbaínos y nanteses, llamada vulgarmente "*la Contractation*" instalada en Nantes en el convento de San Francisco. Estos dos grupos desde 1530 van a unir sus intereses bajo la fórmula de igualdad en la contratación de mercancías, es decir, que un comerciante de Bilbao en Nantes era, a todos los efectos legales y de organización comercial, igual tratado en todos los ámbitos que uno nativo de la ciudad bretona, incluyendo la exención de impuestos de entrada y salida de mercancías. Y al contrario, en la Casa de Contratación de Bilbao, los nanteses son considerados como sujetos merecedores de igual trato y privilegios ante la autoridad que los naturales de la villa del Nervión⁴⁶. Esto era un raro privilegio, muy beneficioso para ambas partes, aunque en el momento del acuerdo era claramente favorable a los vizcaínos, ya que todavía eran escasos los comerciantes de Nantes que se desplazaban con regularidad hasta la villa

46. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, op. cit. y CASADO ALONSO, H. (ed): "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa. Siglos XV y XVI", en *Castilla y Europa: Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación de Burgos, 1995, pp. 15-57.

vasca para sus negocios y por el contrario, había muchos bilbaínos traficando en Nantes para hacer valer sus derechos. En resumen, suponía una alianza tácita que tendrá una buena salud y gran longevidad⁴⁷.

En materia diplomática, los sucesivos acuerdos entre las Coronas francesa y española de 1543 y 1552 van a regular las relaciones comerciales entre los puertos dedicados al comercio de ambas monarquías. Se va a permitir una relación especial en el tráfico comercial, que permita a este intercambio estar al margen de la coyuntura político-militar, autorizando en todo tiempo y a pesar de las circunstancias el intercambio de mercancías sensibles, como cereales, vinos, animales, y todo tipo de materiales para la construcción o mantenimiento de navíos. Este comercio debía hacerse desde los puertos de Bermeo, Castro Urdiales, Deva o San Sebastián, en navíos pequeños y sin artillería⁴⁸. Otra posibilidad para mantener el comercio en cualquier tiempo y circunstancia es la concesión de salvoconductos para permitir el viaje de algunas naves en tiempos de guerra y curso autorizado sobre todo para permitir el abastecimiento de los productos de primera necesidad (cereales o vino) y estratégicos para la construcción o mantenimiento naval. Los salvoconductos no siempre permitían un feliz término de un viaje comercial, ya que no siempre eran respetados, pero atraían a cierto número de naves a realizar el viaje desde o hacia Francia y cuando se concedía a los franceses, añadían el permiso de salida de moneda acuñada por el valor de la mercancía aportada⁴⁹. Un ejemplo contrario es el de Joanes de Oyanguren, morador de San Sebastián, maestre de la nao "Santa María", quien en 1554 recibe una licencia del capitán general de Guipúzcoa debido a la "*mucha neçesidad que en ella hay de trigo*". Se permite abastecerse en La Rochelle, Burdeos o Bretaña y se conceden tres meses para volver con la mercancía⁵⁰.

Acerca de los productos básicos en el comercio con la costa francesa, tenemos que hablar de varios. Destaca un producto que ofrece el mercado bretón en el siglo XVI: las gruesas telas de lienzo de lino que sirven como base para las velas de los navíos. Esta tela, que se fabricaba en pequeños puertos bretones de la región de Olonne, se hizo tan demandada en el siglo XVI para los galeones de la ruta americana que en este siglo triunfará como la mejor para esta función y se difundirá a toda la industria naval del momento, dando la región nombre a la tela (lona)⁵¹. También las telas de lino fino de Bretaña fueron muy demandadas en la Península desde mediados de siglo, aunque sobre todo para consumo de las regiones del valle del Duero y la Castilla interior, llegando a ser en los años entre 1550 y 1560 una gran parte de las importaciones realizadas por los mercaderes españoles para su venta en las ferias de Medina del Campo⁵². Otro producto nuevo para el comercio con Francia son los libros, normalmente a través de Nantes. Hay que recordar que desde 1480 el comercio de libros estaba libre de impuestos por concesión de la reina Isabel. En París y Lyon se publicaban libros para el mercado español, que se vendían bien por correspondencia, bien por la mediación de los comerciantes españoles establecidos o visitantes de las ciudades comerciales de Francia. Los envíos por correspondencia se enviaban a los clientes, a libreros españoles para su distribución y venta o a las sucursales abiertas en las principales ciudades españolas por editores franceses (en Medina del Campo, Salamanca, Zaragoza). El mercado era tal que la venta de libros estaba siempre asegurada. Los libros se dirigían a los factores instalados en Nantes para centralizar los envíos y llegaban a Bilbao en los navíos habituales de esa ruta, que completaban su carga con estos envíos de libros. Los clientes habituales en Bilbao eran tres libreros de la villa: Andrés de la Sierra, Bartolomé de Catalinaga y Martín de Anuncibay⁵³. Relacionados con este tráfico pronto va a estar el comercio de papel (los "*tiartes*") y de naipes importados desde Francia, vía Nantes. Otro aspecto es la exportación de los demandados caballos españoles a Francia, generalmente a Bretaña y Vendée. Este artículo, a pesar de estar en la lista de "*cosas vedadas*", debía ser objeto de un comercio muy interesante para esas regiones. Pero

47. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes..." *op. cit.*

48. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, *op. cit.*, tomo I, pp. 114-115.

49. Como ejemplo, entre 1553-54 tenemos varios permisos de saca de moneda a mercaderes franceses: Juan Cruzat, mercader francés (340 ducados); Menao Carrera, mercader francés (364 ducados) y otro mercader obtuvo permiso por valor de 190 ducados. Otros franceses que comerciaron con la costa vasca en esos dos años fueron Juan de Carricat, factor de François Mallet; Jean Juys mercader francés y Esteban de Lerinburu, mercader vecino de Hendaya, recogidos por AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Historias de corsarios vascos*, Ed. Tartalo, San Sebastián, 2004, pp. 111-112.

50. AHP Oñate, III, 320, f. 25, recogido por AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Historias de corsarios vascos*, *op. cit.*, pág. 112.

51. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio...*, *op. cit.*, pp. 103-104.

52. CASADO ALONSO, H.: "Medina del Campo fairs and the integration of Castile into 15th and 16th century European Economy", en *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee. Secc. XIII-XVIII, XXXII Settimana di Studi*, Istituto de Storia economica "Francesco Datini", Prato, 2000, pp. 512-514.

53. MATHOREZ, J.: "Notes sur les rapports de Nantes..." *op. cit.*

además continúan los viajes a Bretaña con naves cargadas en España con lana, barras de acero, madera y aceite de Andalucía para abastecer a Nantes y los puertos normandos de Rouen y Le Havre e incluso La Rochelle⁵⁴.

Un buen ejemplo del desarrollo y la complejidad alcanzada por este comercio con el Norte de Europa en esta primera mitad del siglo XVI es el caso del secuestro de tres naves francesas cargadas con lienzos y otras telas, que viajaban desde Francia a Portugaete. Estas naves en 1537 fueron asaltadas por la nave *Santa María*, cuyo capitán era Andrés de la Mata, vecino de San Sebastián, quien compartía la propiedad de la nave a medias con Antón de Luscando. Una vez asaltadas las tres naves, se llevaron al puerto de San Sebastián. Dos de dichas naves francesas venían cargadas con mercancías propiedad de Isabel de Lerma, Juan de Lerma y Lesmes de Astudillo, todos mercaderes vecinos de Burgos para su venta en la feria de Medina del Campo. Como el tiempo era crucial para sus intereses, además de incoar pleito contra de la Mata y Luscando porque las naves francesas viajaban protegidas por un salvoconducto de Carlos I para la reparación de lo robado, los burgaleses utilizaron los servicios de Francisco de Lasao, armador vecino de San Sebastián, para conseguir mediante un acuerdo privado la rápida devolución de los lienzos y fardes a cambio de 550 ducados (206.250 mrs). En el desarrollo del pleito de Chancillería se habla de este acuerdo, ya que una vez cerrado, al momento de la entrega se vio que faltaban 11 fardes de tela, lo que hizo inviable el acuerdo pacífico y en el pleito fue saliendo toda esta relación de los guipuzcoanos con los burgaleses⁵⁵.

Otro ejemplo de mediados de siglo que nos sirve para comprobar la variedad de tareas que realizaba un mercader vasco es el testimonio que se nos ha conservado de una nave "La Trinidad", cuyo capitán es Martín Hernando, vecino de Bermeo, aunque está instalado con su familia en San Sebastián. En 1555, Miguel de Urbina, cordonero de seda, vecino de Bilbao, le compró a Hernando la cuarta parte de la nave por 86 ducados (32250 mrs). Esta nave, en poco más de año y medio, realiza los viajes siguientes: Viaje de Castro Urdiales a Plymouth (Inglaterra) cargado de vino, cobrando 120 ducados de flete; después un viaje desde Plymouth a Santander trayendo a 120 soldados, cobrando de flete 300 ducados; otro viaje a Flandes al servicio del rey para llevar el "tesoro" (el transporte del dinero de la Corona para pagar los sueldos de los soldados), por lo cual cobró 750 ducados; el viaje de vuelta desde Flandes a España trasladando pasajeros, por lo que cobró un flete de 300 ducados; otro viaje a Flandes como piloto de la flota lanera del Consulado, donde llevó 150 sacas de lana, por lo que cobró 225 ducados, más su sueldo de piloto de la Real Hacienda por los siete meses que duró el viaje de ida y vuelta, por lo que cobró otros 420 ducados. Total: 1815 ducados (680.625 mrs) de ingresos por operaciones en año y medio. Y en julio de 1556 está preparando el barco para ir a Sevilla y desde allí a las Indias⁵⁶.

Otra consecuencia del auge del intercambio de los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa es el aumento de la presencia de mercaderes y marinos extranjeros en los puertos del litoral vasco, sobre todo en los puertos de importación de mercancías y de redistribución, que usan sus naves y sus redes comerciales nuevas, hechas a partir de comisionistas naturales del lugar⁵⁷. Destacarán los ingleses, franceses, portugueses y algo menos, flamencos⁵⁸. Sin embargo, ante el renovado interés que presenta la costa cantábrica de Castilla para los comerciantes foráneos, se va a crear una serie de nuevos negocios radicados en los puertos importantes del momento, como Bilbao, Portugaete, Lequeitio, San Sebastián, Fuenterrabía o Deva. Aparecen las ventas de aparejos náuticos al por mayor y una actividad muy rentable y sin riesgos: ser huésped o lonjero. El trabajo consiste en recibir y almacenar mercancías ajenas para custodiarlas o bien, hacerlas llegar a su propietario a cambio de una jugosa cantidad. Llegado el caso, si el mercader así lo permite, el huésped también tiene que vender esas mercancías en su lonja o tienda al efecto, llevándose una comisión por la venta. Una función añadida puede ser el cobro de deudas y giros de cantidades a plazas comerciales lejanas. Esta es una actividad refugio con mucho desarrollo en estos años de crecimiento, que será muy interesante cuando cambie la coyuntura comercial y económica del litoral vasco.

Un tema siempre a estudiar en la dinámica comercial es el de los ataques piratas o corsarios, tanto los ejercidos por los vascos como por los extranjeros sobre naves de Vizcaya y Guipúzcoa. Para los

54. CLAVERÍA ARZA, C.: *Los vascos en el mar*, Ed. Aramburu, Pamplona, 1966, pág. 72.

55. El pleito se desarrolló entre 1537 y 1542, en ARChV, P. Civiles, Quevedo, Fenecidos, Caja 666, nº 1.

56. ARChV, Sala de Vizcaya, Caja 359, nº 2 y 3.

57. CASADO ALONSO, H.: *El triunfo de Mercurio...*, op. cit., pp. 173-174 y AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, San Sebastián, 1990, tomo I.

58. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, op. cit., tomo I, pp. 180-181.

casos de ataques piratas realizados por naves de la costa vasca tenemos un caso muy enrevesado es de 1553, en plena guerra contra Francia. Una urca flamenca, que venía de Brest, fue atacada a la entrada del puerto de *Penzance* (Inglaterra) por la nao de Martín de Abitera, capitán de nao, vecino de Lequeitio. Abitera tenía licencia para actuar como corsario del rey de España contra naves y bienes de franceses y confiscó la carga, amparándose en que los *esterlines* que hablaban francés, eran aliados de los franceses en esa guerra y que un grupo de *estelines* había hecho previamente una matanza de unos marineros de Ondarroa para robarles la azabra y la carga⁵⁹. El problema surgió cuando se descubrió que el dueño de la carga⁶⁰ de la urca era Martín de Azpurua, vecino de Marquina y su socio Juan de Legarreta, vecino de Vitoria. El corregidor de Vizcaya sentenció a Martín de Abitera a la suspensión del cargo y oficio de capitán por tres años y destierro del Señorío de Vizcaya también por tres años; además deberán pagar 10.000 mrs como compensación por la carga robada y las costas del proceso⁶¹.

Otro caso es la actividad corsaria que una flota de naves vascas formada por 6 azabras, con 28 marinos a bordo, protagonizó durante la guerra contra Francia de 1552-1554. Asoló la costa atlántica francesa e impidió la navegación en el estuario del Garona. La flota estaba al mando de Juan de Gatica, capitán y armador, vecino de Lequeitio. Durante su actividad, entre otras se tomaron 4 naos francesas cargadas de sal (tráfico de sal de Saintonge). Entre los participantes encontramos a vecinos de Lequeitio, Deva y Musquiz⁶².

En 1552 el estallido de la guerra con Francia obligó a un acuerdo entre todos los protagonistas de la navegación en el Atlántico para preparar una armada con destino a Flandes. Esta nueva necesidad de la flota de la costa cantábrica, obligó al regente Felipe, en el caso de Vizcaya, a aceptar las principales demandas del Consulado bilbaíno, situación que se plasmó en las nuevas ordenanzas del consulado de Bilbao de 1554, aprobadas en 1560 por el ya monarca Felipe II. Estas nuevas ordenanzas intentaban reservar el tráfico internacional al puerto de la Villa, prohibiéndolo a los demás puertos de la ría del Nervión; de este modo, se buscaba reforzar el poder del Consulado frente a las injerencias de Burgos. Los problemas de competencia comercial con la villa de Portugalete no se resolvieron hasta 1573, cuando se obligó a hacer cumplir las ordenanzas de 1554, aunque para entonces algunos mercaderes y factores ya habían trasladado sus operaciones a puertos menos rigoristas en la aplicación de restricciones al tráfico de entrada y salida como Deva, Fuenterrabía o San Sebastián.

Los problemas en la realidad comercial en la segunda mitad del siglo XVI van a provocar que el sistema de factores y agentes sufra un gran aumento de los costes de funcionamiento y de los riesgos de la actividad comercial. Va a aparecer un nuevo modelo de gestión de las delegaciones en las plazas extranjeras. Este consiste en la participación de socios temporales y comisionistas delegados. Este sistema es más flexible y se adapta mejor a la coyuntura mercantil de cada momento y reduce los costes fijos. Así, también se va a producir una apertura del comercio de larga distancia a nuevas clases sociales con menor capacidad financiera, lo que se ha llamado la *democratización del comercio*. Ejemplo de esto es el empuje que van a tener en los años finales del siglo XVI los medianos comerciantes vizcaínos, guipuzcoanos, navarros, riojanos o de otras zonas. El profesor Basas, al estudiar el comercio de Burgos que pasa por el puerto de Bilbao, nos habla de una serie de vecinos de Bilbao que comenzaron su carrera como encomenderos o como huéspedes de importantes sociedades comerciales burgalesas y que con el tiempo, se transformaron en mercaderes por su cuenta. Son personas que muchas veces se dedican a varias actividades a la vez, pueden ser encomenderos para unos burgaleses y también ser comerciantes por su cuenta o pueden hacer gestiones como huéspedes de bretones. Basas recoge testimonios de vizcaínos vinculados a esta actividad⁶³, como Pedro de Agurto, Diego de Arbolancha, Bartolomé del Barco, Lope de Alday, Pedro y Juan Benero, Juan de Bustinza, Bartolomé de Catalinaga, Martín Güemes o Diego de Vitoria, entre otros. Y si bien algunos forman parte de los linajes tradicionales en el comercio del Señorío, otros son recién llegados a esta actividad.

59. Recuerda Peru Zuridealzua la matanza de 45 personas de Ondarroa en la isla de Hujas durante esa guerra. La carga fue robada y la azabra hundida.

60. La carga robada fue: Gran cantidad de moneda en metálico, arcabuces, ballestas, 6 piezas de artillería gruesa, 20 mosquetes, 6 barriles de pólvora, y comida y bebida para la navegación.

61. La sentencia está fechada el 23 de julio de 1562. ARChV, Sala de Vizcaya, Legajo 826, nº 2.

62. ARChV, Sala de Vizcaya, Legajo 557, nº 7.

63. BASAS FERNÁNDEZ, M.: "Linajes vascongados en la Universidad de mercaderes de Burgos", en *BIFG*, Año 1964, pp. 111-128.

Un signo claro del cambio de coyuntura en el comercio con los franceses es que desde la década de los 60 los maestros de navío y marineros bretones van a tropezar con las restricciones que habitualmente imponen los tenientes de saca, funcionarios que revisan los barcos antes de salir a puertos extranjeros, con el fin de controlar las mercancías que se exportan (las que no están en la lista de "cosas vedadas") y evitar la fuga de metales y de moneda, siguiendo los dictados de la doctrina mercantilista. Un caso que lo demuestra es el sucedido cuando algunos marineros bretones acabaron en la cárcel de Bilbao, acusados de contrabando, en 1578. Enseguida se presenta una protesta formal por parte del alcalde de Nantes ante los regidores bilbaínos a causa de los malos tratos recibidos por los bretones en los puertos del Nervión.

Esta situación se unía a la crisis general del comercio en Francia, pues las turbulencias de la política desde Enrique III a Luis XIII, hicieron perderse las ocasiones de comercio, que fue quedando en manos de extranjeros (holandeses, portugueses y españoles) todo el final del siglo XVI, lo que afectó muy negativamente al floreciente mercado de fletes bretón y a su capacidad de competir en el transporte de mercancías que entraban y salían por el estuario del Loira. En 1573, a pesar de todo, las fuentes señalan que continúa el comercio con las plazas de Nantes y Rouen, que explica el interés por mantener los contactos⁶⁴.

El papel de Rouen como puerto de intermediación con el área de París y con los puertos holandeses tras la sublevación de los años 70 va a ser fundamentales en los años finales del siglo XVI, con el objetivo de conseguir en el estuario del Sena lo que ya no se podía conseguir directamente en los puertos de Holanda y Zelanda. Dado los desórdenes que afectaron a la navegación de las naves españolas hacia los Países Bajos, una parte de las lanas, las que se dirigían a las manufacturas del Artois (Lille, Douai, Armentières, etc.) se comenzaron a descargar en Rouen y llevadas hasta su destino por acarreadores terrestres⁶⁵. Además, gracias a este nuevo comercio y la protección de los monarcas franceses, Rouen se convirtió en una plaza financiera muy importante en esos años de 1560 a 1620, donde poder conseguir cobrar letras y obtener nuevos préstamos para comerciantes con falta de liquidez en esos años de cambios en el comercio internacional⁶⁶.

El periodo conflictivo que se abre estará caracterizado por largos enfrentamientos políticos y va a traer tensiones y pérdidas en los grandes mercados europeos, lo que va a provocar cambios que marcarán la degradación y luego declive, del comercio de los españoles con Europa. Algunas fechas significativas de la crisis del poder político, que se va a trasladar a los asuntos del comercio y las finanzas son: 1572, la rebelión de los Países Bajos frente a la Monarquía de Felipe II; 1588 la pérdida de la flota tras la derrota de la Invencible, que marcaron la evolución del poderío naval y la reducción de la presencia de naves y mercaderes de la Monarquía Católica en el Norte de Europa. Como escribió A. González Enciso: "*A través del estudio de la coyuntura (económica), nos vamos a encontrar con el poderoso influjo de los acontecimientos políticos; es la incidencia de los sucesos de los Países Bajos lo que explica la caída de los puertos que tenían menos relaciones con Francia, el mantenimiento de los que comerciaban más con el vecino país y el giro hacia el comercio italiano*"⁶⁷.

Esta desorganización de la "ruta del Norte", incluida la pérdida de contacto directo con los puertos flamencos e ingleses desde 1580, va a ser el arranque de un nuevo periodo en el cual las naves peninsulares van a sufrir enormes dificultades para asegurar la vía marítima, sufriendo enconados ataques de piratas y corsarios de las potencias protestantes y de Francia. El objetivo se observa claramente: entre todos buscan eliminar a un competidor en el comercio del Golfo de Vizcaya y Canal de la Mancha para debilitar la potencia militar y geoestratégica de la Monarquía Católica en Europa. En esta nueva etapa, las naves de los vizcaínos y guipuzcoanos van a sufrir un cierto repliegue, cortando sus contactos directos con Inglaterra, respetando la política de grandes flotas para sus viajes a Flandes y sobre todo, constituirá una novedad el uso de los puertos de la costa atlántica francesa como lugares donde abastecerse de esos productos del Norte⁶⁸. Serán Rouen, Nantes, Saint Mâlo o La Rochelle los centros redistribuidores para España, Portugal y sus colonias de los lienzos, telas, fustanes, lonas, maderas, vino, entre otros productos. La flota comercial de Vizcaya y Guipúzcoa va a

64. GUIARD LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao...*, op. cit., tomo I (1511-1699), pág. 117.

65. FINOT, J.: *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, Ed. Picard, Paris, 1894.

66. MOLLAT DE JOURDAN, M.: *Histoire de Rouen*, Ed. Privat, Toulouse, 1979.

67. Agustín González Enciso en LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Universidad de Valladolid, 1981, Prólogo, pág. 8.

68. GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Ed. Naval, Madrid, 1988.

reducir su presencia en el Norte, refugiándose en su consolidada relación con ciertas plazas para mantener al menos una parte de sus intercambios. Los que ahora no tengan buenos contactos se tendrán que pasar al comercio con el Sur: Lisboa y Sevilla y las Indias.

3. CONCLUSIONES

La realidad del comercio con los puertos atlánticos franceses es para los marineros, armadores y mercaderes de la costa vasca peninsular de una importancia vital durante el periodo 1300-1580. Aunque la relación será siempre tortuosa, debido a la mutua competencia y las diferentes coyunturas diplomáticas entre ambas Coronas, sin embargo no va a cesar el mutuo intercambio y la navegación de naves en ambas direcciones.

Si bien la ruta del Norte tiene una especial tradición para las naves del litoral de Vizcaya y Guipúzcoa, quiero defender en este foro que se aprecia claramente una cesura en el comportamiento de los vascos en sus relaciones marítimas y comerciales hacia los años centrales del siglo XV, que yo quiero focalizar en 1455. Es en este momento cuando se produce a mí entender el paso desde una cierta improvisación y la asunción de riesgos elevados, tanto en el mercado de fletes como en el ámbito de las operaciones comerciales a un periodo de mayor madurez empresarial. Y el papel que estos emprendedores van a adoptar junto a la Corona es una muestra clara de esta evolución.

El siglo XVI va a ser a la vez el periodo durante el cual el comercio y la navegación desde y hacia la costa vasca llegue a su cenit hacia los años centrales de la centuria y a la vez una severa crisis que hace que buena parte del dinamismo y la capacidad económica de las villas vascas se reduzca drásticamente. Si bien el éxito fue fruto de años de trabajo y preparación, la súbita crisis fue demoledora por inesperada. Sin embargo, las buenas perspectivas del comercio con las nuevas tierras en proceso de colonización en América y la siempre presente necesidad de abastecer de productos de primera necesidad a las pobres (en recursos alimenticios) villas de Guipúzcoa y Vizcaya salvo del desastre total a los comerciantes de plazas como Bilbao o San Sebastián, que a pesar de ir contra la coyuntura, consiguieron transformar sus sociedades y modos de trabajo para seguir estando presentes en el comercio de rango internacional. Y todo ello, a pesar de una Monarquía que seguía sin tener las ideas claras en la política económica a seguir para salir del marasmo en que se había instalado. Sus erráticas propuestas y medidas, las necesidades financieras que obligaban a hacer excepciones o cambios fundamentales en las bases económicas para satisfacer a los dueños de los medios financieros que sostenían el entramado imperial, pusieron difíciles las condiciones para un desarrollo, al menos correcto, del sistema comercial del reino.

Los mercaderes y marineros vascos pagaron el precio de esta crisis, pero subsistieron, al menos en los puertos franceses de Nantes, Rouen y Burdeos al menos hasta los años 30 del siglo XVII. Y este proceso seguirá hasta que se instale en toda Europa una nueva crisis comercial⁶⁹, pero eso ya es otro periodo con diferentes bases económicas y políticas que se escapan de esta intervención.

69. POSTAN, M. y RICH, E. (editores): *Historia Económica de Europa*, Universidad de Cambridge, Revista de Derecho Privado, Madrid, 1967, Vol. III y IV.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ELORZA, Javier: "Esplendor del canal y puerto de una villa medieval: Monreal de Deba", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 127-144.



Esplendor del canal y puerto de una villa medieval: Monreal de Deba

Javier Elorza

Recep.: 21.09.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 127-144]

Acep.: 29.10.12

Resumen

El presente artículo trata sobre la actividad marítima de una villa medieval fundada a finales del siglo XIII en un entorno rural, motivo por el que recibió la denominación de "Monte Real de Deba", y que al cabo de medio siglo se trasladó a la franja litoral de su término jurisdiccional, por lo que a partir de ese momento los asuntos relacionados con la mar van a ser el referente principal de su identidad. El trabajo incide en los siglos XV y XVI, un período de consolidación y desarrollo en todos los órdenes de la villa costera de Deba, gracias a la intensa actividad registrada en torno a su puerto y canal.

Palabras clave: Monreal de Deba, barra, canal, puerto, marchantía, armada, pesquería.

Laburpena

Artikulu honetan lantzen da landa ingurune batean XIII. mendearan amaieran eraikitako erdi aroko hiribildu baten itsas jarduera. Hiribildua landa ingurune batean eraiki zenez "Monte Real de Deba" izena jaso zuen baina, mende erdi beranduago, bere eskumen barrutiko itsas aldera lekualdatu zen; horrenbestez, handik aurrera, itsasoarekin zerikusia duten gaiak izango dira hiribildu horren erreferente nagusiak. Lanak XV. eta XVI. mendeak aztertzen ditu, garai horretan sendotu eta garatu baitzen ordena guztietan Debako kostaldeko hiria, bere portuaren eta kanalaren inguruan bildu zen jarduera etengabeari esker.

Gako-hitzak: Monreal de Deba, barra, kanala, portua, merkatari-gaia, armada, arrantza lekua.

Abstract

This article examines the maritime activity of a mediaeval town founded at the end of the 13th century. It was built in the country and was given the name of 'Monte Real de Deba'. After half a century, it was moved to the coast in its district and, from then on, maritime business became its main sign of identity. The work focuses on the 15th and 16th centuries, a period of consolidation and development in every area of the coastal town of Deba thanks to the intense activity around its port and canal.

Key words: Monreal de Deba, bar, canal, port, trade, navy, fishing ground.

1. INTRODUCCIÓN

Resulta francamente difícil hoy en día calibrar la importancia que antiguamente tuvo el puerto y canal de Deba en el entramado marítimo de la cornisa cantábrica, particularmente si nos atenemos al escenario que actualmente presenta la citada villa costera en su relación con los asuntos de la mar.

Los factores que han propiciado esta desvinculación son de muy diversa índole, aunque justo es señalar que la mejora de las comunicaciones y creación de nuevas infraestructuras influyeron de manera determinante para que en los últimos tiempos se haya difuminado la impronta marítima que la villa tuvo desde su misma fundación.

Dos ejemplos claros de ello son el nuevo camino de coches entre Altzola y Deba que en la parte final del siglo XVIII se proyectó en detrimento de la inmemorial vía fluvial que funcionaba en el tramo postrero del río; el segundo fue el puente que desde la inmediaciones del señorial palacio de Agirre se construyó en la segunda mitad del siglo XIX uniendo ambas orillas de Deba y Mutriku, que si al principio contó con un tramo levadizo que posibilitaba la entrada de navíos, a los pocos años fue condenado, interrumpiéndose el tráfico marítimo de mercancías a través del canal para embarcaciones de cierto calado y, con ello, la supresión de una representativa infraestructura, tales como astilleros, lonjas, embarcaderos, descargaderos..., que desde tiempo inmemorial venían funcionando en el curso bajo del río Deba.

Pero el objetivo prioritario del presente artículo es el de ofrecer una panorámica lo más aproximada posible de la época en que el puerto y canal de Deba vivió su etapa de máximo esplendor y de las claves que propiciaron este hecho. Y para ello debemos remontarnos a tiempos pretéritos, concretamente a la etapa final de la Edad Media y período subsiguiente del siglo XVI.

2. LA IMPORTANCIA GEOESTRATÉGICA

Resulta indudable que una adecuada ubicación era elemento imprescindible en aquellos lejanos tiempos medievales para que en un principio se creara un poblamiento y posteriormente se pudiera desarrollar y consolidar el consiguiente asentamiento. El confín de la depresión del valle del Deba con su privilegiada salida a la mar, ofrecía un emplazamiento de primer orden para constituir un núcleo urbano, sin embargo su creación dependía de la existencia de un eje vertebrador formado por las comunidades del valle con sus sistemas de comunicación. Tengamos en cuenta que en un lugar tan cercano a la villa debarra como es Astigarribia, se va a constituir la primera comunidad que se conoce del curso bajo del río, cohesionada alrededor de la iglesia de San Andrés, cuyas primeras noticias se remontan a la parte final del siglo XI (años 1080-1086)¹. Resulta lógico pensar que la génesis de esta colectividad de Astigarribia (por cierto bastante anterior a la fundación de las pueblas medievales del entorno, puesto que exceptuando Mutriku –que parece ser de primeros del XIII–, los otros villazgos de la zona se crean en el tramo central del siglo XIV), viene propiciada por constituir un punto neurálgico para la recepción y distribución de mercancías tanto procedentes de la mar como del interior del valle. Sin embargo las posibilidades de este lugar para desarrollar este incipiente negocio y conseguir un crecimiento en todos los órdenes (económico, demográfico, urbanístico...) eran muy limitadas. El trato, la mercadería y el transporte que necesariamente pasaron por este punto, debían de ser de mediana entidad al encontrarse un tanto alejado de la costa –unos 3 kms.– y depender del mareaje para llegar a él, a lo que se añade la imposibilidad de habilitar un muelle de atraque por la escasez del caudal y angostura del cauce del río Deba. En consecuencia, esta pequeña barriada no desarrollará la correspondiente puebla o núcleo urbano en torno a su antiquísimo monasterio, tal como sucede con las demás iglesias emplazadas en la ribera derecha del curso bajo del río Deba. Por supuesto que no hay que atribuir exclusivamente a estas razones la falta de desarrollo de este lugar tan emblemático situado a la orilla del Deba. Seguramente incidirían otras, como la eterna disputa con el concejo mutrikuarra tanto en el plano fiscal como en el territorial; la falta de peso político y militar en el entramado medieval del entorno de los “*jauntxos*” del lugar, a su vez titulares de la torre de Astigarribia de Suso; su radicación en el límite fronterizo de obispados y territorios políticos; la escasez y fragosidad de las vías camineras que partían y/o pasaban por el lugar, etc.

1. LEDESMA RUBIO, M. Luisa: *Cartulario de San Millán de la Cogolla (1076-1200)*, Zaragoza, 1989, pág. 105.

Ahora bien, parece innegable que esta precariedad geofísica de Astigarribia, se convierte en un factor favorable para que el 17 de junio de 1343, se solicite el traslado de la villa de Monreal de Deba desde la montaña de Itziar a un elegido paraje costero *“porque están alongados del agua e de la lavores del pan e que en término de la dicha villa de Monreal que a un suelo en que non a ninguna puebla, que es cerca del agua de Deva en la rribera de la mar”*².

Pero no es de soslayar que también entrarían en juego otras circunstancias de peso para adoptar esta trascendental determinación que, a la postre, significaba modificar el *“modus vivendi”* de buena parte de los miembros de la comunidad, pasando de una subsistencia de base agropecuaria a otra ligada a los negocios de la mar.

En consecuencia nos centraremos ahora en desentrañar esas otras claves que propiciaron la conversión de un núcleo agrícola en villa marinera.

2.1. La conexión con la Meseta castellana

Desde el siglo XIII los diferentes reyes de la corona castellana apoyan el proceso urbanizador que se registra en el valle del Deba, otorgando privilegios y franquezas a los nuevos villazgos, conscientes de la importancia que para la mercadería y para sus rentas revestía la apertura de un corredor a través del valle que enlazara Vitoria y las tierras de Allende el Ebro con la costa. Si en un primer estadio se crean Arrasate-Mondragón (1260) y Bergara (1268), en el siguiente siglo se completa el resto de fundaciones: Gatzaga-Salinas (1331), Soraluze-Placencia (1343); Eibar y Elgoibar (1346) y Deba (1343). El flujo humano y mercantil que se genera en este itinerario es de tal envergadura que todos estos asentamientos citados no tienen problemas para ir creciendo y desarrollándose durante el período bajo-medieval, especialmente durante el siglo XV, a pesar de tener que enfrentarse con obstáculos de entidad y de naturaleza muy diversa, tales como la violencia banderiza, las epidemias de peste, los incendios de las villas, etc.

Además en este corredor van a confluír frecuentemente gentes de otros valles y localidades, como Elgeta, Oñati, Azkoitia, la villa ferrera de Ermua y otras de Bizkaia como Elorrio, Durango o Markina, que contribuyen a dinamizar aún más la ruta, particularmente el puerto debarra por su condición de punto clave de salida o entrada de mercancías.

2.2. La potencialidad ferrera del valle

Si de algo puede presumir el valle del Deba desde la etapa medieval es de su capacidad industrial centralizada en aquellos lejanos tiempos en la producción y transformación del hierro. Si la fama de Arrasate-Mondragón es de sobra conocida en este aspecto, tampoco se queda a la zaga la actividad ferrera del curso bajo del Deba, aglutinada en torno al renombrado *“Cabildo de Ferrerías de Lastur, Ego y Mendaro”*, que como confirma su denominación, nunca estuvo vinculado al proceso urbanizador de la comarca, sino que al contrario vivió la fundación de villas como una afrenta directa al mantenimiento de sus intereses y privilegios, porque a la postre se les restringía el derecho exclusivo de aprovechamiento de la riqueza forestal. Era tal el consumo de materia prima que las ferrerías necesitaban para su funcionamiento, que ya desde el mismo Medievo surgieron en nuestra zona los problemas de deforestación y los consiguientes conflictos con concejos como Elgoibar y Deba, los cuales se judicializaban ante el máximo órgano existente en la época, la Chancillería de Valladolid. Sin embargo, las sentencias emitidas como los convenios establecidos al efecto entre las partes, eran sistemáticamente incumplidos, por lo que la conflictividad entre vecinos y dueños de ferrerías fue una constante en este período que tratamos, por mucho que se empeñaran en determinar y acotar en sus capitulaciones las *“olapartiak”* –zonas boscosas reservadas a las ferrerías–, y las *“suegurak”* –espacios para obtención de leña para el vecindario–.

En resumen esta feroz competencia entre ambas instituciones, es un claro indicativo de la magnitud del negocio ferrero que se movía en el valle. Esta apreciación queda corroborada por la estima-

2. MARTÍNEZ, Gonzalo; GONZÁLEZ, Emiliano; MARTÍNEZ, Félix J.: *Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1369)*, Juntas Generales de Gipuzkoa, San Sebastián, 1991, Doc. 224, pág. 236.

ción que diferentes funcionarios reales nombrados al efecto, hicieron el año 1483 sobre la producción de las seis ferrerías del cabildo pertenecientes a la zona de Mendaro, es decir, las dos de Karkizano, Altzola, Aurteinola, Gabiola y Lasalde. Tales funcionarios declararon “*que en las dichas ferrerías del dicho valle se labravan cada año ocho o nueve mil quintales de fierro*”³, es decir que salían en esa época de este pequeño enclave unos 600.000 kgs. de hierro elaborado, cuya práctica totalidad se embarcaba en Deba para ser transportados a los diferentes puertos europeos del Mediterráneo y de la fachada atlántica. Si a esta cantidad añadimos la producción de las demás ferrerías que componían el cabildo ferrero original, esto es, el resto de las del entorno elgoibarrés –Ibarra y Andikano–, las de Lastur –Goikolea, Plazaola y Leizaola– y las del Ego –sobre todo las eibarresas de Isasi e Ibarra–, más el producto manufacturado de las otras ferrerías menores, fraguas y talleres del valle, nos encontramos con un tráfico espectacular de mercancías cuyo destinatario principal era el susodicho puerto y la importante infraestructura creada en torno a él.

2.3. La exclusividad ejercida sobre el canal y la problemática sobre su jurisdicción

Otro factor esencial para el asentamiento y posterior expansión de este núcleo costero radica en las particularidades geográficas que ofrece su entorno inmediato, especialmente el amplio arenal que le protege de los embates de la mar y el gran canal formado por la desembocadura del río Deba. Estas singularidades favorecen la creación de un puerto, al que se dota de las consiguientes infraestructuras –astilleros, lonjas, muelles, embarcaderos, etc.– para su correcto funcionamiento. Se da la paradoja de que las históricas villas costeras de Gipuzkoa articuladas en torno a la franja del litoral resultan ser las primeras fundaciones de villas que registra el territorio; así Donostia, Mutriku, Getaria o Zarautz se crean entre finales del siglo XII y la primera mitad de la siguiente centuria. Sin embargo, los pueblos formados en torno y al amparo de la desembocadura de alguno de los principales ríos de la provincia –lease Deba, Zumaia y Orío– son creados mucho más tarde, concretamente entre 1343 y 1379. La única villa que rompe con esta norma es Hondarribia, enclavada en la desembocadura del Bidasoa que recibe su carta-puebla en 1203, aunque en este caso lo que parece que más prima es su situación fronteriza. Es muy posible que el motivo de esta diferenciación entre villas costeras que acabamos de exponer, radique en el desarrollo de la mercadería con la consiguiente implantación de nuevas rutas. Desde luego que el caso de Deba así lo predice, si nos atenemos a las circunstancias precedentemente expuestas.

Pero la conformación del extenso puerto debarra con sus característicos meandros que comenzaban a la altura de Arzabal y proseguían por Irarrazabal y Lasao, no estuvo exenta de dificultades. El primer problema suscitado fue por la utilización del mismo, con la sempiterna lucha entre Deba y Mutriku. Desde las primeras décadas del siglo XV, el concejo debarra se atribuyó mediante ordenanza redactada al efecto, el uso y la exclusividad del tramo de río que discurría entre el barrio de Astigarribia y la misma desembocadura. El acuerdo concejil establecía lo siguiente:

*“Que ningunas nin algunas personas vecinos de esta villa nin estraños de fuera parte, non sean osados de echar red barredera nin trainar, nin hechen nin trainen pescado nin otra cosa alguna con red en el río e canal llamado Deva que es de nos, el dicho concejo, desde el vado de delante la torre de Andrés de Astigarribia abajo fasta la peña de Belaskorriaga que es cerca la barra de Deva, so pena de seisçientos maravedis viejos a cada uno por cada vegada”*⁴.

Como se puede observar en el acuerdo del concejo debarra se precisan dos localizaciones que paradójicamente se encuentran enclavadas en el término jurisdiccional de Mutriku, preludio de la encarnizada y dilatada disputa que ambas villas vecinas habían de protagonizar por la titularidad y uso del citado canal. Precisamente la mentada peña de Belaskorriaga posteriormente conocida como la de la Cruz, representaba uno de los mayores escollos para la entrada al puerto por la prolongación de sus estratos o acantilados hacia el lecho del río; sin embargo la misma no fue eliminada hasta el siglo XIX al igual que otros salientes pétreos situados en la misma banda, aunque más hacia el interior de la ría⁵. Consecuencia de esta peligrosidad que ofrecía la barra de acceso al canal y puerto de Deba, fue la imposición desde al menos las primeras décadas del siglo XV, de un impuesto denominado “*petileman*” al que estaban sujetas todas las embarcaciones foráneas que atracaban en la ría⁶.

3. Archivo Real Chancillería Valladolid (en adelante ARChV). Registro de Ejecutorias. C-17/36.

4. Archivo Municipal Deba (en adelante AMD). Libro 6. Doc. Nº 1. Fols. 5-6. Acuerdo de fecha 29-9-1394.

5. ALDABALDETRECU, Roque: *Municipio de Deba. Aspectos históricos en base a sus documentos (1294-1894)*, Ayuntamiento de Deba, 1996, pp. 66-67.

6. ARChV. P.C. Quevedo (F). C-4.306/1. Contrato de afletamiento con el mercader Pero García de Ausalo. Año 1430.

Una centuria más tarde y, en todo caso, antes de llegar al meridiano del siguiente siglo, ya existían personas dedicadas a este oficio de lemán o práctico en el puerto debarra. Así tenemos que entre los gastos generados en el verano de 1547 por el maestre Juan de Olabe con su galeón llamado *La Concepción de Nuestra Señora*, figuran los siguientes: “Yten, pagó dos ducados del lemán que le sacó fuera de la barra de Deva, Yten, pagó el dicho maestre quatro pinaças que le ayudaron a salir de la barra, que avía en ellas setenta e ocho honbres e se les pagó a rreal a cada uno...”⁷. Independientemente de que el citado galeón tuviera una capacidad de transporte muy considerable pues iba a transportar 800 sacas de lana, lo que sitúa su porte en torno a los 400 toneles, llama la atención el importe abonado para sacar de la barra el citado galeón, que asciende a la notable cantidad de nueve ducados de oro, entre lemán y pinaceros. La importancia de este dispendio, que podía suponer las ganancias durante un trimestre de un menestral de la época, pone de manifiesto el grado de complejidad que ofrecía la barra del puerto debarra. De hecho durante toda la Modernidad quedó instituido el oficio de “lemán”, que se mantuvo hasta el mismo siglo XIX, tal como se puede apreciar en la instancia suscrita por uno de los aspirantes al cargo, Estanislao de Arraitunandia, que declara lo siguiente:

*“Que me hallo con la aptitud y circunstancias necesarias para poder obtener el empleo de lemán para las embarcaciones que entran y salen en el puerto de Deva, mediante a que he navegado muchos años en navíos de porte de más de doscientas toneladas”*⁸.

Pero la exclusividad sobre la gobernación del canal no se demostraba solamente con la designación de oficios como el que acabamos de relatar, sino que existían argumentos bastante más sólidos, como los que fueron expuestos por el concejo de Deba en los primeros meses del año 1518, tras el enésimo conflicto que se suscitó con los mutrikuarras. Conviene aclarar que la disputa fue por un tema un tanto particular, ya que los de Mutriku querían pasar la ría con el cuerpo yacente de Sancha Pérez de Buztiñaga, dueña de la casería del mismo nombre sita en la parte de Mutriku, quien había ordenado ser enterrada en la iglesia de Santa María de Deba, y los debarras se lo impedían alegando su control sobre la ría, cuando era evidente que unos u otros debían de realizar el traslado y lo único que estaban consiguiendo era impedir el entierro de la difunta⁹. Las razones esgrimidas por las autoridades de Deba para reafirmarse en sus pretensiones y no permitir a sus vecinos el tránsito por la ría, eran del siguiente tenor:

“Que la dicha ría e canal sale de la mar e puerto e abra de la dicha villa de Deba sube por la dicha canal arriba por en derecho e junto con la dicha villa de Deva e, dende arriba, fasta más de media legoa la marea e creciente de la mar. E andan e navegan e reposan en la dicha canal navíos grandes e pequeños”.

“Que la dicha canal e ría está muy junto a la dicha villa, tanto que el agua de ella con las mareas moja las paredes de las casas de la dicha villa e sus arrebales”.

*“Que la dicha ría e canal llamado de Deva con sus riberas de am(b)as partes fasta donde moja el agua con sus mareas e crecientes, de tanto tiempo acá que memoria de onbres no es en contrario, ha seydo y es propia de la dicha villa e concejo de Deva..., exerciendo la jurisdicción civil e criminal e mero e misto ynperio en toda la dicha canal e sus riberas, solos e sin parte de la dicha villa de Motrico”*¹⁰.

El hecho es que el alcalde mutrikuarra decidió pasar a la otra orilla, siendo obstaculizado inmediatamente por los debarras y hecha añicos la vara de justicia que en razón de su cargo portaba. Es posible que este conflicto entre ambos concejos se magnificara por la calidad de la fallecida, que estaba casada con un Irarrazabal del linaje de los prebostes de Deba, siendo la titular de la casa su hija Jordana de Irarrazabal, que se encontraba casada con un prestigioso mercader inglés afincado en la zona desde los albores del siglo XVI, llamado Oatre Tonson¹¹.

Pero también se acude a sucesos realmente curiosos para reivindicar el pleno dominio sobre el puerto, como el acaecido en torno al año 1478, cuando una vecina de Deba, llamada María Ochoa de Debaide, que venía de coger leña de los montes de la parte de Mutriku, fue apresada por los jurados o alguaciles mutrikuarras en la misma orilla “con un pie en el pasaje y el otro en el agoa”, hecho que fue observado por el preboste de Deba, Juan Fernández de Irarrazabal desde la ribera opuesta.

7. Archivo Histórico Protocolos Oñati (en adelante AHPO). Sig. II-1.887. Fol. 45. Escribano: Juan Pérez de Arriola.

8. Archivo Municipal Mutriku (en adelante AMM). Numerías Bergara. Carpeta 269. Expte. 28. Año 1778-1824.

9. ARChV. Registro Ejecutorias. C-383/11.

10. FERNÁNDEZ, Montserrat, MONTECELO, Lourdes y HERRERO, Victoriano José: *Fuentes Medievales del Archivo Municipal de Mutriku (1237-1520)*, Eusko Ikaskuntza, 2007, Doc. 110, pp. 334-335.

11. AHPO. Sig. I-2.563. Fol. 95. Escribano: Juan López de Lasalde.

Éste al ver el contrafuero cometido, considerando que su vecina al tener un pie en el agua ya no estaba en jurisdicción adversa, ordenó actuar de la siguiente manera:

“Llamó a çiertos mançebos de la dicha villa de Deva e les mandó que fuesen tras los dichos jurados de Motrico, e donde quiera que les alcançasen, les diesen de palos e les quitasen a la dicha María Ochoa que llevavan presa, e que él se les haría dueño e les defendería de todo daño que les pudiese venir. E que así los dichos mançebos, pasando el dicho río e canal se fueron e que alcançaron a los dichos jurados de Motrico çerca de unas casas que se llaman de Laranga, juridición de la dicha villa de Motrico, y ende les dieron de palos a los dichos jurados e les quitaron a la dicha María Ochoa e la traxieron a la dicha villa de Deva”¹².

Pero si alguno conocía los entresijos de este puerto y canal, era el mendarotarra Furtún López de Lasalde, de profesión maestre de nao, quien durante el período 1500-1518 había construido nada menos que tres navíos en los astilleros de la citada ría, en la cual *“ha visto que los alcaldes e juezes de la dicha villa de Deva, suelen exerçer e administrar la execuçión de la justicia en las naos e fustas que están en la dicha canal”¹³*. La actividad mercantil de este maestre desde el puerto debarra durante las dos primeras décadas del siglo XVI fue simplemente frenética, sobre todo por su estrecha relación con el comercio sevillano, a pesar de estar vecindado en la villa de Azkoitia. En ello influyeron principalmente dos factores: en primer lugar su matrimonio con Marina de Rekalde, hermana del influente contador de la Casa de Contratación de Sevilla, Juan López de Rekalde; después la experiencia comercial acumulada durante su residencia en el solar paterno y la amplia parentela que tenía en la villa debarra, lugar de origen de su madre¹⁴.

3. LA ACTIVIDAD MARÍTIMA EN SUS DIFERENTES VERTIENTES

Es más que probable de que antes de la nueva fundación de la villa a la orilla de la mar ya existieran en la ribera de la desembocadura del río Deba solares dedicados a la actividad marítima, como por ejemplo la vetusta casa de Irarrazabal. Téngase en cuenta que al poco tiempo de ser poblada la villa junto al arenal, el titular del citado solar, de nombre Miguel Ibáñez de Irarrazabal, recibió mediante concesión real expedida en Ávila el 7 de julio de 1346, el cargo de preboste perpetuo de la nueva puebla en agradecimiento a los servicios prestados al monarca castellano Alfonso XI. No nos cabe duda de que estos servicios hacen alusión a la ayuda prestada con su nao contra el enemigo musulmán por el joven Irarrazabal, que además se constituyó en el representante más longevo en la ocupación del cargo municipal de referencia, ya que prácticamente lo ostentó durante cuatro décadas. Por otra parte resulta lógico pensar que la práctica marinera de este hijo de Irarrazabal vendría siendo ejercida desde cierto tiempo atrás y, en todo caso, bastante anteriormente a la fundación de la villa.

Al hilo de esta consideración, cabe colegir que antes de constituirse la villa en 1343, existían una serie de inmuebles dispuestos estratégicamente en la ribera del canal que por su dedicación y éxito obtenido en actividades marítimas, adquieren una relevancia capital en la futura gobernación de la nueva villa. Nos estamos refiriendo a dos familias que durante la primera etapa de existencia de la villa se van a constituir en élites urbanas y principales referentes en el regimiento de la misma: los Irarrazabal por un lado y por otro los Sasiola, estos últimos originariamente divididos en dos ramas con sus solares radicados en la inmediación del curso del río, pero un tanto apartados de la desembocadura del mismo.

Ambas familias reservan y levantan construcciones dentro del conjunto urbano –p.e., la torre del preboste–, pero su principal línea de actuación edificatoria se centra en la sucesión de inmuebles erigidos con una finalidad mercantil en la ribera del canal en la zona denominada Maxpe, es decir lo que se conocerá también como *“arrabal de yuso”* o *“de las Torres”*, por la calidad constructiva de estos edificios de cal y canto, en contraposición con la inmensa mayoría de casas del recinto urbano que eran de madera.

12. FERNÁNDEZ, Montserrat, MONTECELO, Lourdes y HERRERO, Victoriano José: *Op. Cit.* En declaración del calafate Ochoa de Devayde, pág. 415.

13. *Ibidem.* En declaración de Urtún Sánchez de Lasalde, pp. 420-421.

14. AHPO. Sig. II-811. Fols. 23, 182 y 189. Escribano: Pedro de Ubayar.

Desde al menos los primeros años del siglo XV la documentación recoge constancia de la existencia en esta zona de la torre de “*Sant Juan Ferrandes de Yrarrazaval*” y de su esposa Teresa de Guilistegui, junto al astillero de la villa¹⁵. Tras el fallecimiento de su titular a finales del siglo XV, le sucede en los destinos de esta torre su yerno Juan López de Irarrazabal, que había contraído matrimonio con su hija María González, aunque pocas décadas más tarde y en todo caso dentro de la primera mitad del siglo XVI, se traspasa la titularidad de este solar a la hija de estos últimos, de nombre Teresa Fernández de Irarrazabal, para su casamiento con el maestre de nao, mercader y familiar del Santo Oficio de la Inquisición, el debarra Juan Martínez de Ipizticu y Akeberro¹⁶. Este inmueble recibirá más adelante la denominación de “*Kontadorekoa*”, por los esponsales de una descendiente de los últimos dueños citados con una persona que desempeñó el citado oficio de contador real.

Más arriba de ésta de “*Kontadorekoa*”, se sitúan la de “*Zerkaobiaga*” construida por el maestre de naos Miguel Martínez de Irarrazabal o de Lastur y la llamada “*Maxpe*” –diferente a la lonja del mismo nombre– que en los albores del siglo XVI los Iribe vendieron al tesorero Martín Ochoa de Sasiola¹⁷. Superado el astillero y siguiendo ascendiendo por la misma ribera, se encontraba la torre de Juan Díaz de Irarrazabal, conocido por “*Zacandiel*”, la cual durante el siglo XVI adoptará la denominación de “*Agirre*”, a raíz de una donación realizada por el citado Zacandiel a una hijastra suya cuyo apellido materno era Agirre¹⁸. Más adelante estaba la torre de Beltrán de Sasiola –posteriormente conocida como Torre de los Zarauz–. Este Beltrán, en 1438 había adquirido del concejo de la villa el terreno anteriormente inmediato al edificio de su propiedad, en el cual al poco tiempo su yerno, el mercader Juan Pérez de Licona apodado “*Valento*”, construirá un gran edificio que se conocerá por el nombre de “*Etxeandia*”¹⁹ y que en unas pocas décadas acabará en manos de otro de la saga Irarrazabal, de nombre Martín Ochoa. A continuación se ubicaba el inmueble de Gracia Ruiz de Irarrazabal, esposa del maestre Lope Ibáñez de Zelaia²⁰. Al final de esta hilera se situaban las torres de dos auténticos lobos de mar, como eran los maestros Martín Alós de Amilibia y Jofre Ibáñez de Sasiola; por cierto que esta última permanece enhiesta en la actualidad. A unos centenares de metros en dirección sur, se enclavaban otras dos históricas casas de la ría y canal debarra: Arzabal e Irarrazabal.

Ésta era la situación que presentaba en el siglo XV este tramo de canal, volcado totalmente a la actividad marítima, en la que como se puede observar era abrumador el predominio e influencia de los miembros de los dos linajes rectores de Deba: los Irarrazabal y los Sasiola.

De todas formas tampoco es de desdeñar la presencia de otros dos edificios emblemáticos sitios en la ribera opuesta del río, como eran la torre de Urazandi o del Pasaje, y la de Lasao, ambas con una gran implicación en el tráfico marítimo del canal y que a pesar de situarse en término jurisdiccional de Mutriku, estaban adscritas al entorno debarra tanto en el aspecto espiritual como en el social y comercial.

Al amparo de toda esta infraestructura, el puerto de Deba se va a constituir desde el mismo siglo XV en uno de los puntos importantes para el tráfico marítimo de la cornisa cantábrica, ayudado por las condiciones naturales de su canal y tramo navegable subsiguiente y, especialmente, por la habilidad mostrada por su gente para diversificar sus actividades marítimas, que seguidamente nos encargamos de diseccionar en tres grandes apartados.

3.1. Los viajes de marchantía

Se denominaban de marchantía los viajes programados para el transporte de mercancías previo acuerdo del maestre o propietario de la nao con el mercader correspondiente para llevar el producto a un determinado puerto en la fecha y bajo las condiciones entre ellos acordadas. De hecho constituían los trayectos más comunes, labor en la que se aplicaban toda clase de navíos como carabelas, galeones, urcas, cocas, pataches, fustas, azabras, pinazas, etc.

Desde al menos la primera mitad del siglo XV podemos atestiguar un tráfico marítimo de gran intensidad en el puerto de Deba, tanto por parte de propietarios de nao y mercaderes foráneos como

15. ARChV. P. C. Fernando Alonso (F). C-1.144/2.

16. AHPO. Sig. II-1.889. Fols. 130 y ss. Testamento de Teresa de Guilistegui, formalizado ante el escribano Sebastián de Arriola, el 07-01-1541.

17. *Ibidem*. Sig. II-818. Fols. 84 y ss.

18. ARChV. P. C. Taboada (F). C-1.415/2. Testamento de Juan Díaz de Irarrazabal.

19. *Ibidem*. P. C. Varela (F). C-318/2.

20. *Ibidem*. P. C. Masas (F). C-656/1.

locales, que se encargaban de transportar la mercancía por los principales puertos de la fachada atlántica y por los del Mediterráneo.

Como primera prueba de ello sacaremos a la luz el contrato por el que el maestre debarra Juan de Arzuriaga, se compromete con un mercader barcelonés en los primeros días del mes de septiembre de 1431, para transportar en su galeón vinos y otras mercaderías desde diversos puntos de Galicia hasta Barcelona y otros puertos de la cornisa norte mediterránea. El documento en sus aspectos más interesantes, reza así:

“Antonio el mercadero, beçino de Barçelona, afleitó la nao dicha Santa María que Dios la salbe, qu’está en la canal de Deba, de qu’es maestre Juan de Urçuriaga..., para qu’el dicho galeón sea presto de oy fasta beinte e dos días d’este dicho mes con la carga qu’el dicho Antonio le diere. E dende que parta y baia al puerto de Muros e que atienda ende en treinta y un días a tomar carga qu’el dicho Antonio le diere. E si antes el dicho mercadero le mandare yr, que baia a Punta Bedin al puerto de Marín e a Baiona de Minno, y en los dos que atienda en doze días a tomar carga. E sy por abentura en Muros fuere ante de su debisa, presta y particularmente qu’el dicho maestre le sea tenuto de le atender en Punta Bedin o en Baiona a tomar carga, e dende que parta e baia a Cejas e atienda ende en doze días. Y ende que le dé debisa para Barçelona e acuda al puerto de se descargar los de Perpignan que ay media legoa de Cuhebra. Y dende que ende llegare fasta beinte días, qu’el dicho maestre sea pagado de su fleite en Cuhebra. E si a Barçelona fueren en quinze días descargando e pasando de su fleite, debe aber de fleite en todo el dicho biaje quatroçientos e çinquenta florines de cada doze sueldos barçeloneses.

Yten, que tanto quanto pudiere, asta qu’el mercadero le diere el lastre, porqu’el dicho galeón sea cargado rrazonablemente a bista de dos mareantes buenos escogidos por anvas las partes.

Yten, que los marineros aian sus quintaladas según uso y costunbre.

Yten, que de Cádiz en adelante el mercadero sea tenuto de pagar el piloto.

Yten, el dicho maestre otorgó el dicho afletamiento y daba el dicho baliner bien aparejado y equipado con diez marineros e dos grometes e pajes.

Yten, el dicho mercadero debe de pagar petilemán e atojas e las aberías acostunbradas, e de toda presa e trobadura que aia el mercadero (se quedará con) la terçia parte, y las dos terçias partes, el maestre y conpanna e baliner, pena de dozientos ducados. El mercadero obligó a sy e a sus bienes e mercaderías que cargare, y el maestre obligó el dicho baliner e sus aparejos e casa y a sus bienes”²¹.

No cabe duda de que en esta ocasión la nao del debarra Arzuriaga es de porte reducido si nos atenemos a la escasa tripulación de la misma, aunque se comprometen a dar un rodeo por la totalidad de la península ibérica, respetando la ancestral costumbre de distribuir pérdidas y ganancias entre el mercader contratante en un 33,33% y el 66,66% restante entre el dueño de la nao y su tripulación. De todos modos hay que señalar que los gastos de lemanes, remolques y reparaciones eran más frecuentes que las “presas y trobaduras”, es decir, que las capturas y hallazgos de material o mercancías de otras embarcaciones. Sin embargo, justo es decir que la práctica de asaltar otros navíos de bandera o nación enemiga, era una práctica de lo más común en nuestros lares.

Bastante más completo por el trayecto a realizar así como por la envergadura del negocio y complejidad de su clausulado, es la carta de afletamiento suscrita en Deba el 4 de junio de 1440 entre el maestre nao local Rodrigo Ibáñez de Irazabal, con un criado de un importante mercader de Sanlúcar de Barrameda, llamado Antón Fernández. Por ella el representante del hombre de negocios andaluz, expone lo siguiente:

“Que afleyto con la buena bentura, la nao Santa Catalina de la billa de Mont Real de Deba que Dios la salbe, qu’está en la canal y puerto de la dicha billa de Mont Real de Deba, de que por la merçed de Dios sodes maestre bos, Rodrigo Ybanes de Yraraçabal, bezino de la dicha billa de Mont Real, para que con la graçia de Dios seades con la dicha vuestra nao en el puerto de Sanlúcar de Barrameda en todo el mes de agosto primero que viene d’este anno en que estamos, para tomar e rreçebir la carga de binos bastardos y rromanías e cosidos y fruta y otras qualesquier mercaderías qu’el dicho Antón Fernandes, mi amo, bos diere para los lebar al puerto de Tordelamua qu’es en el Condado de Flandes, por el flete e calçer e so las condiçiones e debisas e demoras adelante contenidos, es a saber:

Qu’el dicho Antón Fernandes, mercadero, e yo, en su nonbre, seamos tenudos e obligados de bos dar e contentar a cargar la dicha vuestra nao a mediados del mes de octubre primero que berná d’este anno e que vos demos todo el complimiento de la carga que la dicha vuestra nao pueda lebar a Flandes, fasta en fin del dicho mes de octubre, según uso y costunbre de la dicha villa de Deba y de Barrameda, es a saber:

21. *Ibidem*. P. C. Quevedo (F). C-4.306/1. Fol. 15.

Que vos el dicho Maestre e vuestra conpanna ayades y agades cargar y carguedes todas las quintaladas de los marineros e grometes e pajes e nao; e más que carguedes en la dicha nao quinze toneles de bino e otras qualesquiera mercaderías que montaren los dichos quinze toneles e las dichas quintaladas. E toda la otra cosa que la dicha nao hubiere menester, que carguemos el dicho Antón Fernandes, mercaderero e yo en su nonbre, fasta tanto quanto la dicha nao pudiere lebar suficientemente, con que se cuenten en este afletamiento çinco botas, tres toneles e dos pipas por tonel y beinte y dos quintales de fleite por todo. E asy tomada la dicha carga la dicha nao, con la buena bentura en seguimiento del dicho biaje, que parta y salga con el primer tienpo non perdiendo tienpo e baya debot al dicho puerto de Torde-lamua qu'és en el Condado de Flandes a fazer ende su derecha descarga de la dicha carga que lebare. E del día que ende llegare fasta treynta e çinco días primeros siguientes debe ser descargada de la dicha carga e vos el dicho maestre pagado del buestro fleyte e calçer, es a saber: debedes de aber por fleyte y calçer e piloto e sebo e mangas, fasta beynte ocho sueldos de peso de buena moneda de Flandes, por cada un tonel e tonelada que la dicha nao lebare. E petillemán y atojas e aberías nuevas que sean a pagar de fuera de los dichos marabedis, que paguen las dichas mercaderías que en la dicha nao fueren cargadas. E de toda presa y trobadura que Dios diere a fazer en el dicho biaje desde Sanlúcar de Barrameda fasta en Flandes con la nao e con su batel, asy en la mar salada como en agua dulçe o en rribera de mar, deben ser las dos terçias partes para la dicha nao y maestre y conpanna, e la otra terçia parte de las mercaderías que en la dicha nao fueren cargadas".

Lo que llama poderosamente la atención en el presente convenio es que un mercader del extremo opuesto peninsular venga expresamente a Deba a contratar un viaje mercantil por la fachada atlántica, lo que denota el conocimiento y dominio de los vascos en la navegación por los diferentes puertos norteños europeos. Dicho de otro modo: parece evidente que no confía en la capacidad de las naos del sur y occidente peninsular para realizar esta singladura.

Otros aspectos a destacar en el trato realizado, son el elevado precio fijado por tonelada transportada y la variedad de la mercancía, así como la obligación de ir "debot", es decir, de una tirada y sin escala alguna hasta llegar a Flandes.

Por lo demás la mayoría de las otras obligaciones contenidas, se ajustan al derecho marítimo común como son la repartición de las "presas y trobaduras", el pago de remolques, lemanes y averías, o el derecho a las quintaladas de los tripulantes, es decir, los espacios reservados en la bodega por el maestre a cada miembro de la nao para transportar cargas por las que percibían su canon o flete.

Por su parte, el maestre debarra Irarrazabal promete lo siguiente:

"Dar la dicha nao, salvándola Dios, bien equipada y aparexada de belas e xarçias e anclas e de todos sus aparejos, commo nao que tal biaje debe serbir e perteneçe, e con quarenta e çinco marineros e grometes abeçados suficientemente, e çinco pajes. E de vos ayudar con el batel e conpanna a dar carga e tomar carga en entradas y salidas de los puertos, tienpo non perdiendo los marineros, abiendo sus derechos e salarios acostunbrados, e de vos llebar de aquí d'este dicho puerto e canal de Deba al dicho puerto de Sanlúcar sin ningún fleyte e calçer, çient flexes de arcos a vos el dicho Juan".

Como se puede apreciar no podía faltar en la contratación la partida de producto elaborado en nuestras herrerías, como eran los arcos metálicos para la elaboración de tonelería, que serían transportados por el maestre gratuitamente, aunque en contrapartida recibiría otras compensaciones, como las que se relacionan:

"Además vos, el dicho maestre e vuestra conpanna débedes de aber por guindaje de Sanlúcar, dos maravedis de moneda blanca e media arroba de bino por cada tonel de bentaja y el amarraje acostunbrado, commo es usança de Sanlúcar. E asy bien en Flandes el guindaje, según uso y costunbre, dende los unos y los otros debemos ayudar e anparar y defender nuestro dinero e nao e aberes contra todas las personas del mundo que nos quisieren fazer fuerça e syn rrazón salbo contra sennorio natural. E yo, el dicho Juan Martínez, me obligo de dar a vos, el dicho maestre, sesenta arrobas de bino e un buen puercio de lo mio".

Los derechos de "guindaje" que se citan, hacen relación a la utilización de cordajes con los que los marineros ataban y aseguraban las mercancías para su correcto transporte. El convenio se cierra en la torre propiedad del citado maestre Irarrazabal "qu'és çerca de la dicha villa de Mont Real", actuando de testigos personas de prestigio a nivel local y provincial tales como "Juan Sabastián de Olaçabal, vecino de Guetaria e Pero Sánchez de Arriola e Juan Ruiz, fijo del dicho Rodrigo Yvanes, e Martín Ochoa de Sasiola, vecinos de la dicha villa de Deba e otros"²².

22. *Ibidem*. Fols. 16-17.

Viajes similares al relatado eran frecuentes en la época y aún antes, por la gran demanda existente en el mercado europeo de productos de consumo. Pongamos por ejemplo el contratado “en la puebla nueva de la villa de Monrreal de Deva” el 21 de junio de 1430, por el mercader burgalés Pero García Ausalo, con el maestre de nao debarra Miguel Ibáñez de Arriola, para desplazarse con su nao llamada *San Miguel*, que se encontraba surta en el canal de la villa, “al puerto de Ranbla qu’ es en Lepe o al puerto de Goadiana, adonde yo vos daré devisa en fin del mes de agosto primero que bien, para tomar e rrecebir la carga de vinos bastardos e otra qualesquier mercadería para los llebar al puerto de Tordelamua qu’ es en el Condado de Flandes”²³.

Pero independientemente de que entre la amplia variedad de productos que salían del puerto debarra despuntaban los relacionados con el hierro, principalmente armas de todo tipo –lombardas o grandes cañones, espingardas y arcabuces, ballestas, picas, etc–, pero también verjas, arados, herrajes, clavazón, cuchillería..., existe un artículo estelar dentro de la mercadería con Europa que constituyó una buena fuente de ingresos para nuestros antepasados. Nos estamos refiriendo a la lana y, en menor medida, a otro género que comúnmente se exportaba con ella: el cordobán o piel curtida de animal –generalmente de cabra–, que servía para realizar repujados de cuero, zapatos, sillas, etc.

Concretamente en el entorno de Deba fue Juan Díaz de Aguirre, precursor del palacio de su apellido de la citada villa, el que se constituyó como uno de los principales factores de la exportación de este producto a Flandes.

Pero veamos como se concertaban estos contratos con los laneros castellanos que desde Vitoria y a través del valle del Deba hacían llegar su producto hasta la misma orilla de la mar. Para ello tomaremos como ejemplo el convenio suscrito en abril de 1547 entre Julián de Yanguas, representante de los mercaderes de lana castellanos, con Juan de Olabe, maestre del galeón llamado *La Conçebçión de Nuestra Señora* para ir desde la villa debarra a Flandes, “el qual se afletó en la çibdad de Logroño el mes de março pasado”. Desgranaremos a continuación las principales condiciones estipuladas entre las partes:

“Primeramente que el dicho galeón pueda llebar ochocientas sacas de lana estibadas, con que ninguna pueda llebar ençima de su cubierta e sin estibar so pena de un ducado por cada saca.

Yten que pueda llebar algunos costales de regaliz e pelletería, pudiéndolas llebar onestamente e sin perjuicio de las dichas sacas.

Ha de pagar al dicho maestre de flete de cada saca de lana çinco sueldos e ocho dineros de grueso moneda de Flandes, descargando en Ramua e si lo hiziere en Esclusa quatro dineros más.

Yten qu’el dicho galeón aya de llebar aparejado de amarras e cables e anillas e belas e anclas e otras cosas neçesarias de manera que no aya falta ninguna que para semejante bieje es menester so pena de los daños, costas e yntereses que a la causa se le podrán recresçer.

Yten se obliga el dicho maestre de llebar en la dicha su nao quatro lombardas grandes e diez e seis bersos todos bien adreçados con sus dobles servidores e dos quintales de pólbora para ellos, so pena que si algo de lo suso dicho faltare dé e pague çinquenta ducados de oro e peso, los quales se repartan e distribuyan como a los cónsules de Bizcaia paresçiere.

Yten qu’el dicho maestre aya de llebar en la dicha su nao beynte onbres marineros e seis grumetes e dos pajes, so pena de çinquenta ducados por el que faltare.

Yten que aya de llebar doze ballestas e doze rodela e picas e medias picas y cada seis dozenas de dardos sufiçientemente sin que en ello aya falta ninguna, so pena de çinquenta ducados que se repartan como de suso se contiene.

Yten que aya de llebar un maestre lombardero entre la dicha gente so pena de çinquenta ducados de oro si no le llebare.

Yten qu’el dicho maestre aya de yr a contar sus aberías a los cónsules de la nación de Bizcaia e no a otra parte.

Yten que todas las costas que en este presente biaje se hizieren, ayan de pagar e contribuir todas las sacas e mercaderías que en el dicho galeón fueren, sueldo por libra, conforme a lo que a cada uno le cupiere e como por los dichos cónsules de la nación de Bizcaia fuere repartido, e qu’el dicho maestre sea obligado de cobrarlos so pena qu’él mismo sea obligado a pagarlas de su hazienda.

23. *Ibidem*. Fol. 18.

*Yten si Dios diere algún lançe o trobadura en este presente biaje, que aya de ser la tercera parte d'ello para la gente del dicho galeón, e la otra tercera parte para el dicho galeón, e la otra tercera parte para las mercaderías que en el dicho galeón fueren*²⁴.

A primera vista tres son las principales consecuencias que extraemos del presente contrato. La primera la extrema prudencia con la que se debían transportar las sacas de lana siempre a cubierto porque si entraban en contacto con el agua salina se inutilizaba el producto. También resultaba importante el lastre de arena que se tomaba en el puerto de partida para estibar las sacas en la bodega de la nao y lograr su correcto almacenamiento y estabilidad, aunque no siempre era posible puesto que a veces sucedían imprevistos como el que relata el maestre donostiarra Domingo de Noblezia, el mismo año de 1547, diciendo:

*“Que al presente está surto en el canal y puerto de Deva e que él tiene nesçesidad de dar ynformaçión de como ha estado en esta dicha villa con su galeón cargándose de lanas para yr a la çibdad de Roan y en lugar que avía de llebar en el dicho su galeón quatroçientas sacas de lana estibadas, no lleba más de trezientas e treynta sacas por causa de los malos tienpos que han corrido en esta dicha villa de fortuna de mar e aguas del çielo, por lo que no pudo aver piedra menuda, que el dicho galeón avía de llebar por lastre entre saca e saca piedras cresçidas e con los malos tienpos no pudo estibar la cantidad a que hera obligado...”*²⁵.

La segunda cuestión se refiere al tema de la seguridad, lo que denota el valor del producto que se transporta y la inseguridad reinante en la mar a cuenta, entre otras cosas, por la sempiterna disputa mantenida con el reino de Francia. Dotar a este galeón con cuatro lombardas grandes con su maestre lombardero y con doce versos o cañones pequeños de unos tres metros de longitud, suponía un gasto considerable tanto en piezas de artillería como en el sueldo de los “sobresalientes” o personas dedicadas exclusivamente a su manejo.

Por último es de reseñar la competencia jurisdiccional de los “cónsules de la nación de Bizcaia”, establecidos desde al menos la primera mitad del siglo XV en Flandes, para la resolución de cualquier conflicto suscitado entre maestre o armador y mercaderes por el afletamiento en cuestión. Uno de los puntos frecuentes de fricción solía ser el pago de las averías porque este concepto no sólo alcanzaba a los daños que podía sufrir la nao o sus mercancías, sino que abarcaba otra serie de partidas de naturaleza tan diversa como las siguientes:

“Por limosnas que pagó el maestre para dar a personas que plugaron a Dios para que estas naos vayan su buen viaje.

Por dos quintales de sebo.

Por clabos.

Por correos que se han enviado de unas partes a otras.

Para las costas del escribano.

*Para las personas que han estado en entender en el despacho de las naos e mirar lo que cunplía en los negocios*²⁶.

3.2. Las expediciones de armada

Otra de las actividades comunes de la flota debarra de la época, constituía las acciones de armada. Concretamente en 1496, un marinero debarra llamado Martín Sánchez de Lastur, hijo de un mercader del mismo nombre, explicaba muy gráficamente la diferencia entre la diversidad de travesías, diciendo:

*“Que este testigo llama viaje cuando el maestre afleita su nao a un mercader e muestra qué fleite tiene e se le ofrece al tiempo que faze la compañía e después, quando faze manta mayor, cogido su fleite en la derecha descarga, a su compañía. E non tiene por viaje quando es armada e por mandamiento de señor e quando los marineros non se pagan de lo suyo como él mismo. Y que armada non se dize viaje entre marineros, salvo armada”*²⁷.

24. AHPO. Sig. II-1.887. Fol. 45. Escribanía de Juan Pérez de Arriola.

25. *Ibidem*. Fol. 75. Declaración de Domingo de Noblezia, maestre del galeón llamado Santiago.

26. *Ibidem*. Fol. 47 vto.

27. ARChV. P. C. Zarandona-Walls (Olv). C-61/1.

Hecha la antecedente aclaración, hay que decir que la conflictividad existente tanto con otros reinos europeos como con el Islam, propiciaba esta clase de expediciones de armada, que podemos clasificar en dos apartados generales:

3.2.1. Las de carácter oficial

Dentro de este capítulo se engloban las expediciones que por orden de un ente político superior –generalmente la corona– se organizaban, ya fuera para actuar en acciones bélicas, ya fuera para ejercer funciones de amparo y seguridad en viajes programados por la realeza.

Precisamente estos últimos eran los viajes más agradecidos por armadores y marineros porque el riesgo no era alto, se podía combinar con los viajes de marchantía y encima estaban mejor pagados que los desplazamientos con mercaderías, tal y como confirmaba un veterano maestre de carabela debarra, al manifestar a finales del siglo XV que *“era mejor viaje el que fizieron a Flandes con la Archiduquesa en el sueldo, que no el que fizieron con los marchantes”*²⁸.

Por la importancia de esta expedición que se cita y la implicación de varias naos debarra en la misma, nos vamos a centrar en relatar diversos detalles de la gran armada que por orden real se organizó en el verano de 1496 para trasladar a la archiduquesa Juana –la futura reina castellana Juana la Loca– a Flandes para encontrarse con su prometido Felipe el Hermoso. Los encargados de formar la misma en lo que respecta a la contratación de las naos cantábricas, fueron el bilbaíno Juan de Arbolancha, persona con amplios contactos en todo el litoral cantábrico y que ya en 1493 había participado en la organización de la llamada *“Armada de Vizcaya”* para dar protección a los viajes colombinos, y el castellano García de Cotes, corregidor en varias ciudades y funcionario con mano de hierro al servicio de los Reyes Católicos, que al poco tiempo fue destinado como juez especial a Hondarribia para sofocar la rebelión de los vecinos de Irun²⁹.

De esta armada de Flandes, que cuenta con una amplia historiografía³⁰, vamos a centrarnos en la importante participación de debarra en la misma. Para empezar señalaremos que al menos cuatro naos de Deba formaban parte de la gran flota, como eran las de Juan de Armendia, Furtún Pérez de Plazaola, Juan de Guadalupe y Sasiola y la de Lope Ibáñez de Zelaia. No es extraño que como relataba el escribano local Juan Fernández de Leizaola, *“por las escrituras del chartelamiento de la gente que se izo por este concejo para la armada a Flandes, que en su poder están como escribano fiel del mismo, fue chartelada e apremiada la gente que en las naos abían de ir, e que lo mismo después por muchos mandamientos fue mandado e con arta premia fueron enviados en aquel tiempo”*³¹, se suscitara una verdadera pugna entre la marinería local para enrolarse en la citada armada *“al sueldo de Sus Altezas”*, teniendo que recurrir el concejo de Deba al chartelamiento o sorteo urgente entre los interesados, quienes al final *“con arta premia fueron enviados”*, es decir a toda prisa, ya que la armada partió un 22 de agosto de 1496 del puerto de Laredo, fecha muy tardía para realizar esta ruta.

El precedente de esta expedición constituía la presencia del maestre Pedro de Deba en la famosa *“Armada de Vizcaya”* que al mando del lekeitiarra Iñigo de Artieta, se formó el año 1493, para proteger en la zona del Estrecho las naves que acompañaban a Colón en su segundo viaje a tierra americana. Esta armada a la que prestigiosos historiadores como Miguel Ángel Ladero, estiman *“que fue tal vez la primera flota moderna fuertemente artillada de que dispusieron los reyes de Castilla”*, se componía de cinco naves de la zona del Cantábrico, que fueron cuidadosamente seleccionadas por los encargados de conformarla, aunque en el último momento el responsable de la misma, el citado Artieta, incorporó una pequeña carabela que les permitiera realizar ágiles maniobras de aproximación a la costa. De estas cinco naos, dos eran guipuzcoanas: la dirigida por Antón Pérez de Loizola, de la zona de Rentería-Pasajes, y la ya señalada del maestre Pedro de Deba, con un porte de 220 toneles y una tripulación de 127 personas, que estaba capitaneada por el militar azpeitiarra Juan Pérez de Loyola –no en vano llevaba ochenta y cinco hombres de armas–, aunque los cargos responsables de la navegación eran todos debarra, tales como el contra maestre Juan de Solazabal, el piloto Pedro de Zumaya, el dispensero Pedro de Arriola, el contador Juan López de Astigarribia, el maes-

28. *Ibidem*. En declaración del maestre Furtún Pérez de Plazaola.

29. Archivo Municipal Hondarribia (en adelante AMH). Secc. C; Ngdo. 5, Ser. I; Libro 10, Expte. 7.

30. Existen excelentes estudios dedicados al tema como los de Miguel Ángel Ladero, M^o Montserrat León, etc.

31. ARChV. P. C. Zarandona-Walls (Olv). C-61/1. En declaración del citado escribano.

tre de Lastur como cirujano, amén de un buen número de marineros de la misma villa y lugares próximos como Mendaro y Elgoibar³². Se da la circunstancia de que el mismo maestre Pedro de Deba falleció “*de grave dolencia*” a mediados del mes de diciembre de 1493, prestando servicio en esta armada, en la localidad granadina de Almuñecar, por lo que a los pocos meses su viuda Mari Juan de Debaide se desplazó a la citada ciudad andaluza para que con autorización real “*se le entregase la dicha su nao, aunque el dicho tiempo de la dicha armada no fuese pasado..., e que le acudeys con los fleytes que le son devidos*”³³.

Pero volviendo al asunto de la armada de Flandes realizada tres años más tarde, vamos a desgarnar el periplo que una de estas embarcaciones de Deba llevó a cabo aprovechando la ruta de la armada, que nos muestra que esta clase de expediciones eran propicias para combinar con actividades de marchantía y de esta manera complementar las ganancias del maestre y tripulación. Es el caso de la nao llamada *San Pedro* de Lope Ibáñez de Zelaia, residente en una de las torres del arrabal de Maxpe, que había sido construida en el astillero de la villa debarra, contando con un porte de 240 toneles, bastante considerable para la época. De conformidad con el compromiso adquirido, salió con el resto de naos de la villa cántabra de Laredo el citado 22 de agosto de 1496, llegando en los primeros días de septiembre a su destino, el puerto de Ramua en Flandes. Hay que significar que los mandos y la mayoría de marineros que iban en esta embarcación eran de Deba; así de condestable o responsable de su defensa iba Juan Martínez de Azoque, que según todos los indicios es el marinero que acompañó a Colón en su primer viaje a tierra americana; de contra maestre Martín de Larraguibel; de piloto Juan de Lastur; de marineros Martín Martínez de Debaide, Juan de Igarza, Iñigo de Deba, Martín de Leizaola, Miguel de Azoque, etc.³⁴. Como esta armada sufrió algunos descalabros y encima el prometido de la archiduquesa, Felipe de Habsburgo, se encontraba ausente cuando se arribó a Flandes, la estancia se alargó más de lo deseado, regresando a su punto de destino –Laredo– en los primeros días de marzo del siguiente año 1497. En principio no era mala noticia porque se aumentaban los días de servicio a cargo de la Corona y encima tal como manifestaban otros miembros de la tripulación, había tiempo para concertar negocios particulares puesto que “*la nao de Lope Ybañes de Çelaya tomó çierta ropa de paños en Ysla Duque que es en el reyno de Ynglaterra, afleytada para Meçina, y que partiría una vez llegado a Laredo, quando volvía la dicha nao de Flandes con la señora princesa en compañía de la flota. Y que después vino a Deba donde tomó cargazón de fierro para Mesina*”³⁵. Sin embargo la realidad era un tanto diferente ya que el maestre Zelaia al año y medio de realizado el servicio seguía sin percibir de los contadores reales los 545 ducados de oro por el trabajo de armada realizado –concretamente 204.550 maravedís–, no obstante prosiguió con su frenética actividad marinera, tal como explicaba otro veterano maestre debarra llamado Furtún Pérez de Plazaola diciendo que después de llegado de la armada de Flandes a Deba “*este testigo yendo en su carabela para el reyno de Sicilia, se encontró con la nao del dicho Lope Ybañes en Çalobreña que es en el reyno de Granada, e se fueron en una compañía fasta Palermo, e la nao de este testigo partió antes para Meçina y así estando en Meçina vino el dicho Lope Yvañes con la su nao al dicho puerto donde fizo su derecha descarga, e que sabe e vio como se partió esta dicha nao de Meçina con la gente de Gonçalo Fernandes, desiendo que iban a Nápoles sobre otro partido*”³⁶, es decir que cumplido con el viaje de mercadería se vuelve a embarcar en otra expedición militar, esta vez al servicio del reputado capitán Gonzalo Fernández de Córdoba en el reino de Nápoles, pero en esta ocasión no se limitará a tareas de acompañamiento sino para participar en confrontación bélica.

Precisamente sería imposible reseñar la nómina de marinos debarra que durante la época que estamos tratando participaron en acciones de guerra al servicio de la realeza. A manera de ejemplo vamos a sacar a la luz alguna de estas actuaciones protagonizadas por gente de Deba que hasta ahora han permanecido en el olvido más absoluto. Sobra decir que los implicados en estos hechos eran plenamente conscientes del peligro al que se exponían, motivo por el que antes de la partida formalizaban su testamento o declaración de últimas voluntades.

Por su singularidad relataremos el caso de una familia en la que varios de sus miembros tomaron parte en esta clase de episodios.

32. Archivo General de Indias (en adelante AGI). Patronato, 295,N.8. Fols. 100 y ss.

33. Archivo General de Simancas (en adelante AGS). Secc. RGS, Leg. 1494-02, 348.

34. ARChV. P. C. Zarandona-Walls (Olv). C-1.119/1. En declaraciones realizadas el 25-05-1498 ante el alcalde de la villa.

35. *Ibidem*. C-61/1. En declaración de Martín de Larraguibel y Juan de Azoque.

36. *Ibidem*. C-61/1. En declaración del maestre Furtún Pérez de Plazaola, casado con la mutrikuarra Clara de Urrutia.

Empezaremos por Ochoa Martínez de Debaechea, cuñado del anteriormente citado Juan Martínez de Azoque, que participó en la toma de la isla griega de Cefalonia –Chifalonia en terminología de la época– a los turcos a finales del año 1500, integrado en la expedición militar formada en torno al anteriormente citado Gonzalo Fernández de Córdoba más conocido como el “*Gran Capitán*”. Debaechea formaba parte de la nao del maestre debarra Juan de Guadalupe, en la que también estaban alistados en calidad de pajes, jovencitos de 13 y 14 años como Juan Fernández de Irrazabal o Domingo de Arzabal. Con semejantes experiencias contra el temible imperio otomano en el Jónico, no es de extrañar que estos mozalbetes se convirtieran a la vuelta de unos pocos años en auténticos lobos de mar. Entre las numerosas bajas registradas en la encarnizada batalla naval, estaba la del citado Ochoa Martínez, cuya nueva se conoció en Deba a los pocos meses, al regreso de los otros miembros de la expedición, por lo que se le hizo los oficios religiosos correspondientes y su mujer empezó “*a andar en ábito de viuda con tocado puesto a la barba*”³⁷.

Resulta que la hija del fallecido Ochoa Martínez, de nombre María Ochoa de Debaechea, había contraído matrimonio con el maestre de nao ondarrutarra Martín García de Licona, que seguidamente fijó su residencia en Deba. Este maestre, al igual que su difunto suegro, va a participar en varias expediciones armadas al servicio de la corona, destacando por su peligrosidad la realizada con su galeón de nombre *Santiago* al cerco y toma de Orán en 1509 de donde regresó sin novedad³⁸.

El que no tuvo tanta suerte fue su hijo, llamado Juan García de Licona y Debaechea, quien el año 1535 fue a guerrear al igual que su padre a la zona norteafricana –concretamente a Túnez– con la armada que a solicitud del rey formó la provincia al mando del capitán Martín de la Rentería y casi dos años más tarde vino la noticia de su muerte a Deba donde “*se hizo el llanto de su muerte*”³⁹.

Como se puede advertir por los sucesos relatados, el riesgo que deparaba la participación en esta clase de expediciones era realmente alto.

3.2.2. Las de iniciativa particular

Pero también eran frecuentes otro tipo de expediciones de carácter particular asociadas a la práctica del “*corso*”, esto es, a las campañas marítimas organizadas para la captura de navíos de marchantía o mercantes, que unas veces se realizaban con autorización real y, en la mayoría, se actuaba según la oportunidad del momento. Por ello la legalidad de esta práctica se movía en una línea tan difusa, que en muchas ocasiones el propio corsario desconocía la procedencia y validez de la aprehensión realizada.

Lo que sí sabemos es que era una actividad muy extendida entre la flota vasca de la época, tal como se demuestra en la documentada y erudita obra que el historiador José Antonio Azpiazu ha publicado sobre el tema⁴⁰. Lo más probable es que esta actividad se forjase y fomentase por la superioridad tecnológica reflejada en la navegabilidad de las naos vascas, la capacidad armamentística que disponían y, como no, la gran experiencia acumulada en el arte de la navegación desde tiempos remotos que además proporcionaba un gran conocimiento del medio.

Como muestra de los equívocos que surgían en esta actividad corsaria, veamos el caso del maestre debarra Juan Alós de Amilibia, que a primeros de febrero del año 1476, navegando por el Mediterráneo de regreso a casa, asaltó y tomó la carabela de un mallorquín llamado Pedro Juan de Barrera, fletada con un buen botín de mercaderías y esclavos. Al poco de llegar con la carabela capturada a Deba, fue requerido por carta real para que restituyera la captura y los bienes en ella contenidos a su legítimo propietario, al amparo de la entente política existente entre los reinos de Castilla y Aragón.

En un principio Juan Alós alegaba que no la podía devolver “*porque adreçava la dicha caravela para la armada, para que pudiese servir con ella en esta guerra que tenemos contra el adversario de Portugal*”⁴¹. Sin embargo, ante la insistencia del perjudicado y la comisión dirigida a las justicias de la provincia para que se ejecutase lo ordenado, tuvo que restituir lo aprehendido.

37. *Ibidem*. P. C. Varela (F). C-980/4. En declaración del clérigo local Hernando de Irrazabal.

38. AGS. CMH. XVII. Contaduría del Sueldo, 397.1. L. 70.

39. ARChV. P. C. Varela (F). C-980/4. En testamento de su madre, María Ochoa de Debaechea.

40. Ver las obras de este autor *Historias de Corsarios Vascos* y *Nuevas Historias de Corsarios Vascos*, publicadas por la Editorial Ttarttalo en 2004 y 2007, respectivamente.

41. AGS. RGS. 1476-04. Nº 257-2.

De que la actividad corsaria era tan expeditiva como arriesgada, nos da cuenta el hecho sucedido en 1493 en las costas de Portugal, en un período en que las relaciones entre ambos reinos peninsulares gozaban de buena salud. Resulta que *“el Serenísimo Rey de Portugal, nuestro hermano”*, se quejó a los Reyes Católicos de que un vecino de la villa de Monrreal de Deva, llamado Pedro Sánchez de Orio *“anda de armada a toda ropa en la costa del reyno de Portugal, e que viniendo sus súbditos en un navío desde Ynglaterra, sobre la barra de Sines les tomó su navío con toda la mercadería que en él traían e a todos los marineros dexó en camisa e aún diz que los echó al mar. E luego entrando un navío de Bretaña en el puerto de Tavilla, qu’ es en este reyno, el dicho Pero Sánchez lo tomó sin causa ni rasón alguna”*⁴² y solicitando se pusiera coto a las andanzas del maestre debarra que arrasaba con cuanto podía.

Por otra parte no había duda de que era muy lucrativa cuando las cosas discurrían por los cauces previstos, tal como ocurrió en abril de 1522, fecha en la que *“Pedro de Çumaya, piloto e Martín Ochoa de Yraraçabal el moço, vecinos de Deba, por nos e en nombre de nuestros consortes, armadores, bastecedores e compañeros que fueron de la azabra nueva de mí, el dicho Martín Ochoa de Yraraçabal e de Antón Gonçalez de Andia, dezimos que por quanto nos e los dichos nuestros consortes con la dicha azabra hicimos e tomamos dos presas de naos françesas cargadas de sal, e las tenemos en la canal de la villa de Deba, somos conçertados de vender la una e más nueva de las dichas dos naos con sus aparejos e xarçias e toda la carga de sal que tiene la dicha nao que a por nombre la Trinidad, a vos Juan Ochoa de Berriatua, vezino de Motrico, por presçio e quantía de 180 ducados de oro e de justo peso”*⁴³.

En otras ocasiones asaltaba la duda sobre la idoneidad de la presa realizada, como sucedió en la costa de Bretaña el postrero domingo del mes de agosto 1525 cuando *“Juan de Ganboa, piloto, vezino de Deba, en voz e en nonbre de Pedro de Zumaya e Martín de Cerayn, capitanes e vecinos de la dicha villa, por quanto los dichos sus partes an tomado una nao francesa con ciertos fardeles de paño e botas de pescado cecial como hazienda de franceses henemigos del Enperador nuestro señor, en la qual dicha nao él ha venido al puerto de Deba donde al presente está surta por medio de los dichos capitanes e juntamente con él han venido en la dicha nao dos marineros bretones que abían al tiempo que la tomaron e porque en la dicha nao abía ciertas escrituras e non sabían que fuesen salvoconductos las dichas escrituras de lengua francesa, e para información de los dichos capitanes e saber si la dicha presa hera buena rropa o no, se entendía de aprovechar del juramento de los dichos dos marineros bretones e requería al señor alcalde mandase recibir su juramento”*. Los bretones declararon ante el alcalde de la villa *“que la dicha nao tomada y sus mercaderías son de Bicente Eymar, mercadero piamontés, súbdito del Duque de Saboya. E que la dicha nao y su mercadería viene de un puerto de Ynglaterra que se llama Tupesantos, y que la dicha nao iba para La Rochela y que todos los marineros que iban en ella era bretones y que la mercadería que tiene dentro son treynta e quatro botas de pescado cecial y treze o quatorze pacas o fardeles de paño trezeno o quatorzeno. Aparte de ello tenían dos pieças de paño muy fino, el uno blanco de paño entero y el otro colorado para una capa. E dixieron que tenían salvoconducto del rey de España e del de Francia e Ynglaterra e de Flandes, y que el salvoconducto lo tomó el capitán del galeón de Deba que les apresó”*⁴⁴, por lo que quedó suficientemente demostrado que esta vez la captura no había sido legítima, por lo que tuvieron que dejar en libertad la nao y su tripulación.

Precisamente éste de los apresamientos era un campo abonado para cometer toda clase de tropelías, razón por lo que la misma autoridad municipal intentó poner un poco de orden en el asunto. Así el mes de abril de 1491, el alcalde de Deba, aconsejado por el letrado Juan Martínez de Zarauz, *“dixo que a su noticia hera venido que la pinaça que fue de Martín de Auleztia, abían conprado otros omes de Bilbao e Mundaca para se yr para armada e robo con ella, con lo qual si así fuese podrían fazer mucho danno e mal que fuese deservicio de Dios e de Sus Altezas”*. En consecuencia ordenó al preboste de la villa *“que non dexase ir la pinaça de la villa fasta que los que la conpraron dieran fianças de non fazer mal e danno a persona alguna de estos regnos nin a otras con quien guerra guerreada non obiésemos y que enbargase la pinaça e sus aparejos”*⁴⁵.

42. *Ibidem*. 1493-12. Nº 90.

43. ARChV. P. C. Quevedo (F). C-4.306/1. Fol. 129.

44. *Ibidem*. Fol. 205 y ss.

45. *Ibidem*. Fol. 40.

Similar acción se repitió en enero de 1496, cuando el alcalde de aquel año, San Juan Fernández de Irazabal, se enteró de que estaba *“presta para se yr de armada de esta villa, la carabela de Juan Pérez de Urresti e de Pero de Yrarrázabal”*. Inmediatamente ordenó al preboste su embargo *“fasta dar fiança de non hazer mal nin danno a ningunos aliados y amigos de Su Majestad”*⁴⁶.

De todas formas controlar las actividades corsarias era una tarea imposible para cualquiera, más teniendo en cuenta que desde el mismo Consejo Real se otorgaban las denominadas *“cartas de represalia”* a particulares, por las que se les daba derecho a resarcirse de los daños que habían sufrido tanto personales como en bienes por parte de gente de otros reinos. Sirva como ejemplo la concedida al debarra Pero Ochoa de Iribe e Irazabal, en junio de 1480, *“para que pudiese tomar ciertos paños de los herederos de Juan Jorge, mercader ynglés”*⁴⁷.

3.3. Las pesquerías

Otra de las actividades principales dentro del sector marítimo era la de la pesca tanto de altura como de bajura, al constituir el pescado un alimento importante dentro de la cadena alimentaria de la época. Además de ello se convertía en fuente de negocio por la manipulación y aprovechamiento que se conseguía de varias especies como el bacalao o la sardina ceical o en salazón, el saín o grasa de balle-na para iluminación, etc.

De todas formas el objetivo del presente apartado es incidir en el modelo de organización de las grandes pesquerías de altura que ponían en práctica nuestros antepasados, dejando al margen tanto el producto como los modos, artes de pesca y otras circunstancias anejas a la actividad extractiva pesquera.

Para ello vamos a desarrollar el contexto en el que se movieron dos de estas expediciones que, de principio, presentaban un modelo conceptual, tanto a nivel organizativo como de contratación bastante diferenciado, aunque ambas se desplazaran al mismo destino. Comenzaremos con la expedición programada a finales del año 1561 en Deba, por la que se dice que:

*“Domingo Alós de Guebara, vecino de la villa, capitán del galeón que está de partida para yr a la pesca de bacallaos a Terranoba, e dixo que él e Juan Ramos de Mendiçabal, vezino de la dicha villa, han puesto la armazón para hazer su buen viaje e han fenescido sus quantas e por ellas han hallado que el dicho Juan Ramos ha puesto en la dicha armazón quatorze botas de sidra, más en toçino, pan e dineros, çiento e quarenta ducados, los quales han de ganar e perder por sueldo según lo que así sea propio e se manda en la dicha armazón que ha de correr los mismos riesgos e benturas... E este reconocimiento dixo el dicho maestre Domingo Alós de Guebara, que le hizo al dicho Juan Ramos para clareçer la verdad entre ellos e acabado el dicho viaje le acudirá con lo que le cupiere de la dicha su parte de armazón”*⁴⁸.

Tal como se especifica en la precedente exposición, cuestión previa antes de acometer el viaje era dejar zanjada la *“armazón”*, esto es, la provisión de todos los suministros necesarios para realizar la singladura. Para ello interviene un particular que aporta el capital necesario, con la esperanza de ver multiplicada su inversión siempre y cuando las cosas transcurrieran por el cauce debido, porque los *“riesgos e benturas”* siempre estaban ahí presentes en forma de temporal, avería, apresamiento, etc., y se podía perder lo invertido.

Por otra parte el caso de referencia tenía otras connotaciones, como que el galeón en cuestión no era propiedad de Guebara, sino que lo tenían en copropiedad tres vecinos de Lekeitio, que lo cedían al maestre debarra y su tripulación, a cambio de percibir la cuarta parte de las ganancias que generara la expedición, aunque en esa misma proporción debían contribuir los propietarios en la armazón, tal como se refleja en el acuerdo logrado entre los vizcaínos y el citado Guebara, que dice así:

“E que para el dicho viaje contribuirá el dicho galeón en la quarta parte del armazón que en él está puesta. E oy día han fenescido sus quantas con el dicho maestre Domingo Alós de Guebara, e han hallado que cabe al dicho galeón en la dicha armazón en su quarta parte, treynta e nueve ducados; e demás d’esto el dicho maestre Domingo ha puesto e pagado e conprado un cable que costó treynta e dos ducados menos dos reales; e más una áncora que costó diez ducados e la dicha armazón costó otros seys reales más. Por manera que fenescidas quantas suma en todo lo que el dicho maestre Domingo e Juan

46. *Ibidem*. Fol. 52.

47. AGS. RGS. 1480-06. N° 252.

48. AHPO. Sig. II-1.896. Fol. 113. Escribanía de Juan Pérez de Arriola.

*Ramos de Mendiçabal han puesto asta oy día, ochenta e un ducados e quatro reales. Por ende nos obligamos a pagar al dicho maestre Domingo e Juan Ramos, su consorte, los ochenta e un ducados e quatro reales, para el día de Todos los Santos primero que viene so pena del doblo*⁴⁹.

Como se puede apreciar, los elementos imprescindibles para la navegación del galeón –cable y ancla–, no entran en la “armazón” por lo que los dueños del galeón los abonan en su totalidad. De este modo las tres cuartas partes de las ganancias que generó en su viaje el dicho galeón, se lo quedaron el capitán Guebara y su tripulación, así como su “consorte” capitalista.

El siguiente caso que vamos a exponer también se trata de una expedición pesquera a Terranova realizada durante el año 1573, pero en esta ocasión se invierten los términos: el que cede su nao es un debarra llamado Domingo de Sorazu –emparentado por matrimonio con los Irarrazabal–, y el que la recibe para ir a por ballenas es un vecino de Donostia, de nombre Miguel de Santiago. Ambos marinos se avienen al fletamiento de la nao “*Santa María de Yçiar que estaba surta en el canal del Pasaje, con la condición que le acudiría con la cuarta parte de las barricas de grasa que la dicha nao trajese*”. Lo que resulta curioso de este convenio, es la interesante información que proporcionan la serie de cláusulas que ambas partes se obligan a cumplir para materializar el objetivo de la expedición. Este es su contenido:

“Domingo de Sorasu se obligava a dar la dicha su nao estanca de quilla e costados y bien amarrada y aparejada de cables y áncora y velas o xarcias y los demás aparejos necesarios e con seis piezas gruesas de fierro e doze versos con la pólvora e munición necesaria, e con dos arcabuzes e sus adreços e la pólvora para ellos. Y se obligó de dar a la dicha nao obras de marea para este viaje e puesta a la vela para quinze días del mes de abril primero que viene, de manera que la dicha nao pueda partir para el dicho tiempo.

Se obligó asimismo de dar con la dicha su nao, maestre, contra maestre, carpintero, calafate e guardián e lonbadero, a los quales el capitán Miguel de Santiago aya de dar las soldadas de sus personas; e la cortesía e ventajas les aya de dar e pagar el dicho Domingo de Sorasu.

Que la dicha nao aya de llevar para el dicho viaje noventa personas entre mayores y menores, estando en ellas el dicho capitán y los sobredichos oficiales que el dicho Domingo de Sorasu a de poner en la dicha su nao.

Que el capitán Miguel de Santiago aya de poner en la dicha su nao todo el pan viscocho e sidras e vinos y carnes y todas las demás cosas necesarias para el mantenimiento de la dicha gente, y también la barriquería e arcos e calderas e arpones e gavalnias y unames e toda la demás pertrechería necesaria. Y todo ello puesto y cargado en la dicha nao para mediados del mes de abril, por manera que pueda partir con la buena ventura para el fin del dicho mes de abril.

Que la dicha nao se aya de vituallar y cargar en el puerto del Pasaje y que al tiempo que oviese de salir del dicho puerto para su viaje, que el dicho capitán Miguel de Santiago aya de poner en ella quarenta personas, antes más que menos, que siempre estén en ella sin salir a tierra.

Si por falta de gente, oficiales, vituallas, chalupas, barriquería e las demás pertrecherías necesarias para el dicho viaje, no trajere su costera y carga la dicha nao, que el dicho capitán le aya de acudir a Domingo de Sorasu con el quarto del menoscabo que trajere por falta de ello.

Declararon que el capitán Miguel de Santiago aya de dar al dicho Domingo de Sorasu, cient e cinquenta ducados en dinero, de los quales el dicho Domingo le aya de azer escritura de obligación de volver por Navidad primero que viene, y se los aya de dar mañana jueves, día diez e nueve de este mes y año.

Que el dicho Domingo de Sorasu aya de llevar por razón de sus fleites de la dicha nao, la quarta parte de todas las barricas de grasa de ballena que la dicha nao traxere, sin que el dicho Miguel de Santiago aya de heredar en la descarga cosa ninguna, e cebto en los atojos de entradas e salidas de los puertos. Y acordaron que llegada la dicha nao al puerto del Pasaje, la descarguen dentro de los cinquenta días siguientes.

Que toda la pertrechería de armazón que del dicho viaje quedare, todo ello sea para el capitán Miguel de Santiago.

*Si en el dicho viaje hubiere alguna presa o tinva o percaz, se le aya de dar al dicho Domingo de Sorasu la quarta parte de ello*⁵⁰.

49. *Ibidem*. Fol. 114.

50. ARChV. Registro Ejecutorias. C-1.526/13.

Tal como se estableció en el convenio suscrito por las partes, la nao *Santa María de Iciar* regresó antes de la Navidad al puerto pasaitarra, con nada menos que 1.400 barricas y 60 terceroles “*que dos de ellos hacían algo más de una barrica*” de saín o grasa de ballena, pero el conflicto surgió al intentar el capitán Santiago ocultar parte de la carga para minorar la cuarta parte asignada al maestro de barra, enzarzándose ambos en un enconado pleito en el que quedó demostrada la implicación del citado capitán en el encubrimiento de cierta parte del producto.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

BERNAL SERNA, Luis M.: "Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 197-210.



Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)

Luis M. Bernal Serna

Recep.: 31.12.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 197-210]

Acep.: 13.03.12

Resumen

En las localidades portuarias vizcainas era habitual que muchos varones dedicados a las actividades marítimas abandonaran durante largas temporadas sus hogares. Esta circunstancia motivaba que las mujeres tuvieran una mayor relevancia social al tener que ejercer funciones que tradicionalmente eran asumidas por los hombres, como la dirección de las familias o de los negocios. El ejercicio de nuevas responsabilidades provocaba que las mujeres se involucrasen en conflictos que tradicionalmente eran afrontados por los varones. Al mismo tiempo, estas mujeres quedaban sometidas al control de la comunidad para verificar que su comportamiento mientras sus maridos estaban ausentes era el adecuado.

Palabras clave: Vizcaya, Edad Moderna, puertos, mujeres, conflictividad, control social.

Laburpena

TBizkaiko portu herrietan ohikoa zen itsas jardueretan aritzen ziren gizonen beraien etxeak uztea denbora luzez. Egoera honen aurrean, emakumeek gizartean garrantzia hartzen zuten; izan ere, tradizioz gizonen ardurak zirenak bereganatzen zituzten, hala nola, familia eta negozioak. Ardura berriak izateak eragiten zuen emakumeek gatazka berriei aurre egin behar izatea, tradizioz gizonak izan arren horiei aurre egiten zietenak. Aldi berean, emakumea komunitatearen kontrolpean geratzen zen, bere portaera egokia zen egiaztatzeko, gizonak kanpoan zeuden bitartean.

Gako-hitzak: Bizkaia, Aro Moderno, portu, emakume, gatazka, gizarte kontrola.

Abstract

In the port towns and villages of Biscay, many of the men who worked at sea were often away from home for long periods. This meant that women were more important in society because they had to do work that was traditionally carried out by men: they were the heads of the family or managed the family business. These new responsibilities meant that women were involved in conflicts that were traditionally dealt with by men. At the same time, they were supervised by the community to make sure they behaved while their husbands were away.

Key words: Biscay, period from the Middle Ages to the French Revolution, ports, women, conflict, social supervision.

INTRODUCCIÓN

El comercio, la pesca y otras actividades marítimas resultaban fundamentales para la economía vizcaína de la Edad Moderna y a ellas se dedicaba un amplio sector de la población de las localidades portuarias. Por este motivo en la documentación judicial pueden consultarse numerosos procesos derivados de estas prácticas, tales como acusaciones de incumplimientos de contratos o quiebras de compañías mercantiles, pero en muchas ocasiones los conflictos no se dirimieron en los tribunales sino, como era habitual en la época, por medio de la violencia. Este factor explica el importante número de navegantes y pescadores que figuran entre los acusados por lesiones, homicidios o asesinatos en el Señorío y que puede cifrarse en torno al 10 % del total. Muchos de estos enfrentamientos entre marineros, comerciantes o pescadores se producían por cuestiones como diferencias por motivos laborales o por la competencia existente entre profesionales de un mismo sector, por ejemplo, entre los pescadores que intentaban colocar sus redes en un mismo lugar o entre los gabarreros que discutían por la preferencia para cargar y descargar mercancías de los buques. También hay que señalar que una parte destacada de los enfrentamientos se producía en las tabernas, locales en los que se reunían muchos de estos trabajadores al finalizar la jornada para hablar o jugar a las cartas y en los que el consumo de alcohol favorecía la aparición de la violencia.

Este modelo de conflictividad protagonizado por profesionales de las actividades marítimas y generado sobre todo por cuestiones cotidianas resultaba predominante en localidades como Bermeo, Mundaca o Lequeitio. Sin embargo, en las poblaciones de la ría del Nervión, además de este tipo de conflictos, se producía una violencia característica determinada por la constante presencia de marinos extranjeros en lugares como Bilbao, Portugalete, Deusto o Abando, las localidades de mayor importancia comercial. De hecho los altercados entre los marineros foráneos o con los residentes de las localidades portuarias, que en numerosas ocasiones surgían en las tabernas, fueron un motivo constante de preocupación para las autoridades vizcaínas de la Edad Moderna.

Por lo tanto, los puertos vizcaínos pueden considerarse como uno de los espacios más conflictivos y peligrosos del Señorío durante la Edad Moderna. Esta conflictividad generalmente estuvo protagonizada por varones dedicados a las actividades marítimas, aunque podía afectar a todos los habitantes de las localidades costeras, como demuestra la presencia de numerosas mujeres en los procesos judiciales por delitos violentos originados en los puertos.

1. PRESENCIA FEMENINA EN LOS PUERTOS

En la sociedad del Antiguo Régimen el dominio del hombre sobre la mujer abarcaba todos los aspectos, lo que se traducía en el ejercicio de un poder prácticamente absoluto. Las mujeres tenían reservadas dos funciones principales, las de esposa y madre, de las que derivaban unas obligaciones primarias como eran el cuidado de la familia y del hogar, aunque en realidad las mujeres vizcaínas trabajaban con frecuencia fuera del ámbito doméstico, contribuyendo con una aportación económica que para muchas familias resultaba fundamental.

Muchas mujeres de las localidades portuarias se dedicaban a tareas relacionadas con la pesca, como muestran varios ejemplos: en 1729 Pedro de Anasagasti, vecino de Bermeo, empujó a Antonia de Olabe cuando la mujer estaba limpiando pescado en el puerto tras una discusión. Anasagasti tenía arrendada la limpieza de todo el pescado que se llevaban los arrieros de la localidad, por lo que exigió a Olabe que se detuviera y al no hacerle caso golpeó a la mujer; en 1808 se produjo una discusión en Guecho entre el patrón de lancha Antonio de Zabala y Manuela de Aguirre. Zabala llegó a puerto con su pesca de sardina y se lo vendió a varias mujeres que a su vez lo revendían en Bilbao. Según la versión de la mujer, el patrón se negó a venderle pescado a ella y en la discusión le golpeó. Sin embargo, Zabala declaró que Aguirre llegó cuando ya había vendido el pescado y que intentó llevarse una parte ya pagada. Reconoció que entonces empujó a la mujer pero que ella se cayó porque estaba bebida. Finalmente Aguirre fue condenada a pagar dos tercios de las costas del proceso judicial y Zabala el resto.

Entre las personas que comerciaban con el pescado también surgían conflictos: en 1808 se inició una discusión entre Simón de Urquiaga y María Ángela de Aguirre cuando regresaban a Ondárroa después de haber vendido pescado en Elgóibar. Pararon en una taberna y discutieron por el pago de la cuenta. Se insultaron y la mujer arrojó al joven un zapato. Por el camino continuó la disputa y Aguirre dio una bofetada a Urquiaga, a lo que este respondió tirando una piedra que dio a la mujer

en la cabeza. El agresor, que era menor de edad, intentó huir pero fue detenido. Las heridas eran leves y fue condenado a pagar las costas y daños causados a la mujer.

La carga y descarga de mercancías era una tarea muy importante en los puertos y en la que también participaban las mujeres: en 1717 varias mujeres estaban descargando botellas de vidrio de un barco inglés atracado en Bilbao. Al terminar un marinero llamado Henry Jones golpeó a María de Alendrada, que era viuda, por intentar llevarse una botella, como hacían las demás trabajadoras¹.

Otro empleo al que se dedicaban las mujeres en las localidades portuarias era el de tabernera. A lo largo de la Edad Moderna las tabernas fueron uno de los espacios preferentes de la sociabilidad de los vizcaínos, pero también figuran entre los lugares en los que se produjeron más agresiones, circunstancia favorecida por el excesivo consumo de alcohol o la práctica de juegos de naipes. En ocasiones estas agresiones afectaban a los dueños y los trabajadores de los establecimientos: en 1771 Josefa de la Cuesta fue golpeada en una taberna de Santurce por un cliente al que se negó a servir vino al haberse superado la hora de cierre del local; también Francisca de Arzubiaga fue agredida en la taberna de Guecho que regentaba con su marido. Al servir a Antonio de Elorriaga, se derramó un poco de vino en el suelo y discutieron sobre quién había tenido la culpa. El cliente dijo a la tabernera *"que podía ir a robar a Sierra Morena"* y golpeó a Arzubiaga con el puño en la cabeza².

Otro atractivo de las tabernas y posadas era que en muchas se ejercía la prostitución de forma clandestina. La constante llegada de marineros a las zonas de mayor actividad portuaria, como Olabeaga o Deusto, motivaba la presencia de numerosas prostitutas que ofrecían sus servicios en estos locales, pero también en casas particulares o en la calle. Otras zonas marginales de Bilbao, como Ascao, Sendeja, Achuri o Bilbao la Vieja, también eran focos de prostitución y delincuencia³. La permisividad de los taberneros con las prostitutas motivaba las investigaciones de las autoridades: en 1739 una tabernera de la calle Somera, en Bilbao, fue denunciada por admitir en su local *"a diferentes muxeres de mal vivir y algunos hombres que concurren a ellas de día y de noche a cometer muchas ofensas de Dios nuestro señor y escandalo de aquel varrio"*. En otras ocasiones, se producía el caso contrario, como en un mesón de Abando en 1723. María Cruz de Goicoechea sorprendió a una muchacha de Zumaya, Ignacia de Aguirre, manteniendo relaciones con un hombre y se produjo un enfrentamiento entre las mujeres en el que intervinieron varios clientes. Goicoechea señaló que expulsó del establecimiento a Aguirre porque *"aquella no hera casa para executar semejantes cosas"*⁴.

En la documentación judicial también se conservan expedientes iniciados por los intentos de los clientes, especialmente de los marineros extranjeros, por forzar sexualmente a las trabajadoras de estos establecimientos: por ejemplo, en 1698 Savadina de Larrondo, que trabajaba como criada en una posada de Bilbao denunció que cuatro franceses intentaron abusar de ella. Se resistió y recibió varios golpes. También gritó para pedir ayuda a unos clientes pero *"ninguno de ellos la quiso favorecer ni socorrer"* y además *"dichos hombres viendo y oyendo sus quejas y malos tratamientos se reyan y burlavan de ella"*. Claudio de Saemón, de 20 años, negó los cargos y declaró que sólo *"la agarro por debaxo de los sobacos por la parte de las espaldas y le levanto un poco asia arriba"* y que ella empezó a gritar y le tiró un jarro. En 1807 fueron las criadas de una casa de Deusto las que denunciaron por intento de violación al irlandés Mauricio Oflyng y al estadounidense Guillermo Brown, que iban a pasar la noche en el establecimiento. El dueño de la casa declaró que estaba acostado cuando oyó gritos. Fue al dormitorio de las criadas y encontró a los acusados *"que con la maior fiereza las querian forzar a las referidas domesticas"*. Al intentar intervenir fue golpeado por los extranjeros. Una de las criadas señaló que ya la noche anterior el irlandés *"empezo a hacerlas fiestas y agarrarlas con demostraciones de liviandad pero por quanto se retiraron a su quarto y se cerraron no ocurrio nobedad alguna"*. Sin embargo, la siguiente noche sí que consiguieron entrar en su habitación. Los dos acusados negaron los cargos pero fueron condenados a pagar 547 reales por las costas judiciales y gastos médicos⁵.

Además de para dedicarse a actividades profesionales, las mujeres también acudían a los puertos para comprar alimentos y otros artículos. El altercado producido en Bermeo en 1672 ilustra la impor-

1. Archivo Foral de Bizkaia (en adelante, A.F.B.), Corregimiento, 1574/008, 2283/006, 0003/006 y 1816/008.

2. Archivo Histórico Municipal de Portugalete (en adelante A.H.M.P.), C. 26, nº 38 y A.F.B., Corregimiento, 1190/011.

3. ALDAMA, J.P.: "Alcahuetas y prostitutas en Bilbao y su entorno en la Edad Moderna", pp. 102-106.

4. A.F.B., Corregimiento, 0002/022 y 1556/006.

5. A.F.B., Corregimiento, 1525/003 y 0727/005.

tancia que tenía en las localidades la entrada de buques cargados de alimentos de los que la producción vizcaína resultaba insuficiente, como el cereal. Un barco francés cargado de trigo y cebada había atracado en el puerto y los pregones anunciaron el precio del grano y el horario de venta al público. Muchos vecinos, mujeres sobre todo, fueron al muelle para comprar pero el capitán dijo *"que tenía horden del señor don Juan Ignacio de Aróstegui Alcalde y Juez hordinario de la dicha villa para no vender a ninguna persona ninguna fanega de aba de la que abia en el dicho nabio porque la poca que havia la tenía para su merced"*. Los vecinos creían que el alcalde pretendía favorecer a su suegro y a un regidor *"para que lo pudiesen revender a precios mas subidos y en medida menor de lo que se vendia en dicho nabio"*. Aróstegui fue al puerto para evitar que se produjeran disturbios y las personas que se encontraban allí le recriminaron *"por no querer repartir los dichos generos de cebera con igualdad y proporcion entre todos los vecinos de la dicha villa y su jurisdicion"* y por permitir que se vendiera el grano *"solamente a personas de su devocion y negando a los demas que no lo eran"*. Para evitar más protestas, el alcalde decidió disolver a las mujeres *"valiendose para este medio de su algoacil con cuya vara dava palos a mugeres casadas y personas nobles, unas vezes y otras con la espada sacandola de la sinta con su vayna y con un cabo de maroma del dicho nabio hasta tanto que con un golpe entre los muchos que dio rompio la cabeça a Maria de Areylea muger legitima de Joan Ochoa de Garalde"*. El alcalde ordenó la detención de una mujer y dos varones por injurias y resistencia a la autoridad, que a su vez le denunciaron por agresión. El Corregidor falló a favor de Aróstegui y condenó a los vecinos a pagar 2.000 maravedíes de multa y las costas del proceso. Otro ejemplo se produjo en Portugalete en 1595 cuando María Pérez de Ocina fue golpeada por Pedro Avellaneda tras una discusión por la compra de pescado⁶.

En todos los casos expuestos las mujeres sufrieron la violencia ejercida por los hombres. Sin embargo, los ejemplos que mejor muestran la presencia femenina en los puertos son los procesos por agresiones producidas entre mujeres. En estos espacios las vizcaínas trabajaban, realizaban compras y otras tareas cotidianas o compartían instantes de ocio, por lo que la documentación judicial contiene información sobre la sociabilidad femenina que se producía durante esos momentos. Por ejemplo, los conflictos entre mujeres por negocios relacionados con el comercio del pescado suponen una buena muestra de las actividades desarrolladas principalmente por mujeres y de su comportamiento: en 1610 María Ramos de Sarabia y Sancha de la Plaza se enfrentaron en Portugalete porque *"tenían una diferencia sobre cierta saladura de sardina"*. Discutieron y Sarabia dijo a de la Plaza que merecía *"dozientas nalgadas en el culo"* y golpeó a la mujer; el conflicto entre María Bautista de Mendelizaga y Tomasa de Meaurio se produjo mientras varias mujeres llenaban barriles de pescado en Mundaca en 1803. Meaurio era tabernera y pretendía llevar los toneles hasta su establecimiento porque allí se encontraban los arrieros que iban a transportar la mercancía. Sin embargo, las mujeres se negaron porque les cobraban un suplemento por llevar los barriles hasta la taberna. Discutieron y Meaurio pegó varios puñetazos a Mendelizaga; otra muestra de estos negocios desarrollados por mujeres se produjo en Ea en 1808: Ana María de Ularía, de 24 años, declaró que era la encargada de repartir entre varias mujeres el dinero recibido por haber limpiado pescado pero que a algunas les dio más cantidad de la debida. Una de ellas fue María de Albiz, que según Ularía se negó a devolver la diferencia. Discutieron, se insultaron y reconoció haber empujado a Albiz, pero negó que la mujer cayera a la ría, como afirmaron varios testigos⁷.

Generalmente eran mujeres las que se dedicaban a la venta de pescado en los mercados y también las que realizaban la compra, por lo que resultaba habitual que las discusiones en estos espacios se produjeran entre ellas: por ejemplo, en 1793 Joaquina de Rivas reclamó el pago de una compra de bacalao a María Ángela de Lázaro y esta le contestó *"que tenía cara de leona antigua con su nariz de demonio"*. Discutieron y Lázaro denunció que fue golpeada por Rivas con una balanza. La herida no era de gravedad y fueron condenadas a pagar cada una la mitad de las costas judiciales.

La causa del conflicto surgido entre Francisca de Bidaechea y Manuela de Ispizúa en 1802 fue una broma. Las dos se encontraban en el puerto de Bermeo en 1802 cuando Ispizúa ofreció a Bidaechea una jarra con agua de mar de la que *"sorbio bastante cantidad, y biendose burlada y con bastante dolor en su estomago, dio mobida de colera un pequeño empujon a la que la havia engañado"*.

6. A.F.B., Corregimiento, 0621/036, 0194/004 y Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante A.R.Ch.V.), Sala de Vizcaya, 1641.0003.

7. A.R.Ch.V., Sala de Vizcaya, 0883/0003, A.F.B., Tenencia de Busturia, 0177/035 y 0091/028.

Entonces Bidaecha tiró varias piedras a Ispizúa pero al no producirse daños personales fueron condenadas a repartirse el pago de las costas⁸.

2. MUJERES SOLAS

Como se puede apreciar, la violencia era un fenómeno habitual en las localidades costeras vizcaínas en el que también participaban las mujeres, aunque de forma secundaria. En el caso de los delitos contra las personas, el porcentaje de acusadas en Vizcaya durante la Edad Moderna por homicidio, asesinato o lesiones supone menos del 10 % del total. Sin embargo, la consulta de la documentación muestra que en las localidades costeras el porcentaje de mujeres implicadas en delitos violentos es, en general, sensiblemente superior a la media del Señorío. Así, el porcentaje de mujeres acusadas por agresiones en Bilbao, Portugalete, Deusto, Bermeo o Abando, las localidades costeras que cuentan con un número significativo de procesos para su análisis, se sitúa por encima del 20 % del total de personas acusadas, aunque con excepciones, como el caso de Guecho cuyo dato es inferior al 10%.

Esta diferencia entre los datos globales de Vizcaya y los de las principales localidades costeras puede explicarse por el gran número de varones que se dedicaba al comercio, la pesca o servían en la armada, con lo que abandonaban sus residencias temporalmente o de forma permanente, circunstancia que no resultaba tan habitual en las zonas rurales ni en las villas del interior⁹. Esta ausencia motivaba que las mujeres tuvieran que asumir una mayor responsabilidad y ocuparse de tareas habitualmente encomendadas a los hombres. Así, durante la época moderna hay ejemplos de mujeres al frente de negocios mercantiles o de construcción naval, dueñas de lanchas de pesca e incluso ejerciendo como mayordomo de Cofradía, aunque fuese un cargo más de derecho que de hecho, ya que aunque se reconocía que eran titulares de la mayordomía no estaban presentes en las reuniones de la Cofradía y las funciones eran ejercidas por un hombre. De la misma manera, también era frecuente que los hombres otorgaran a sus esposas, madres o hermanas poderes para gestionar el patrimonio familiar en su ausencia¹⁰.

En la documentación judicial vizcaína se conservan numerosos ejemplos de mujeres cuyos maridos se encontraban en las colonias españolas y que tenían que encargarse de la defensa de los intereses familiares ante los tribunales: así, en 1698 María Josefa de Echábarri, esposa de Domingo de Loibe, vecinos de Baracaldo, denunció a sus cuñados, vecinos de Mendeja, por el pago de 400 ducados procedentes de los réditos de un censo; en 1750 María de Loredó, vecina de Portugalete y casada con Pedro del Valle, ausente en Indias, inició un pleito por el desahucio de una casa que tenía arrendada a Pedro de Gordon¹¹.

La mayor parte de las riñas y peleas en las que intervenían mujeres con maridos ausentes responden a las características habituales de la violencia interfemenina. Se trataba, sobre todo, de agresiones no premeditadas originadas en momentos de tensión, por lo que cualquier disputa podía derivar en una pelea, al igual que ocurría entre los hombres. Por esta razón, las agresiones entre mujeres solían producirse en lugares como las calles, mercados, lavaderos o fuentes. Su dedicación a las labores cotidianas provocaba que pasaran mucho tiempo en estos lugares comprando, cogiendo agua o lavando ropa, pero también haciendo vida social con otras mujeres, lo que incluiría discusiones y enfrentamientos entre las vecinas.

Hay numerosos ejemplos de agresiones en estos escenarios: por ejemplo, en 1764 Antonia de Talledo, cuyo marido se encontraba en Cádiz, estaba lavando su ropa en una calle de Portugalete con "*la agua sobrante que baja de la fuente principal*" y una vecina, Josefa de Lezama, se quejó de que lo hiciera junto a la entrada de su casa y estorbando el paso por la calle. Según Josefa "*Antonia dijo*

8. A.F.B., Corregimiento, 0553/036 y A.F.B., Tenencia de Busturia, 0173/027.

9. Este fenómeno también se producía en otras regiones: así, para la misma época en Cádiz, según datos de padrones y de testamentos, se puede calcular el porcentaje de mujeres casadas y con el marido ausente en torno al 5 % (PASCUA, M.J. de la: "La cara oculta del sueño indiano: mujeres abandonadas en el Cádiz de la Carrera de Indias", pp. 455-456).

10. HUXLEY, S.: "Unos apuntes sobre el papel comercial de la mujer vasca en el siglo XVI", pp. 162-164; FERNÁNDEZ FONSECA, M.J.; PRADO ANTÚNEZ, A.I.: "Roles femeninos en la Bizkaia del siglo XIX: aproximación a la situación de la mujer en el mundo laboral en ámbitos pesqueros urbanos", pp. 278-279.

11. A.F.B., Corregimiento, 0233/022 y 1224/033.

a la confesante que grande señora es Vuestra merced a lo que la dijo la confesante que hera mas que ella por la suela del zapato". Además, "santiguandose dicha Antonia dijo señores esta muger no esta en su juicio, y entendiendo por estas palabras la confesante que la trataba de borracha, resentida de ello" golpeó a Antonia. La víctima declaró que la acusada dijo que ella era una "fregona, limpiaplatos, marimierda", pero "no contenta con tantas injurias verbales como me havia irrogado paso a las reales y efectivamente me dio de bofetadas delante de diferentes personas". El alcalde de Portugalete condenó a la acusada a pagar todas las costas del proceso. En 1765 se produjo un incidente similar entre María de Musaurieta y Josefa de Menchacabaso en Plencia por el turno para coger agua en la fuente. En este caso se da la circunstancia de que los maridos de las dos mujeres se encontraban navegando fuera de la localidad¹².

Estas peleas entre mujeres no se producían en la calle sólo por ser el lugar preferente de la sociabilidad femenina, sino también porque era necesario responder públicamente a las ofensas recibidas para recuperar el honor dañado por la injuria. Así, para estas mujeres agresivas la presencia de los vecinos, y especialmente de las vecinas, no era un inconveniente porque de esta manera reafirmaban ante la comunidad, sobre todo ante las demás mujeres, su capacidad para defender su posición social.

Otro ámbito de responsabilidad femenina era la defensa de los hijos, tarea casi siempre realizada por las madres. Este fue el origen del conflicto producido en Portugalete en 1708 entre Josefa de Umaran, cuyo marido estaba "ausente en la parte del norte", y Josefa de Urioste. Según un testigo, un niño "pasando por la calle abajo le dio una bofetada a otro niño de la misma edad". Josefa de Umaran, al ver que el agredido era su hijo, dijo al otro chico que "le avia de pegar en el trasero dando palmadas a señal de zurrarle". El niño, de cuatro años de edad, empezó a llorar, por lo que su madre, Josefa de Urioste, y su abuela salieron de casa diciendo que "a este ninguna persona le a de pegar sino es nosotras", tras lo que se inició una discusión entre las mujeres con insultos y amenazas¹³.

Una circunstancia que aparece de forma habitual en los procesos en los que estuvieron implicadas mujeres cuyos maridos se encontraban fuera de su localidad es la referencia a conflictos laborales o económicos a los que tenían que enfrentarse como responsables de la familia y sus intereses. Así no es extraño encontrar a mujeres solas dirigiendo negocios emprendidos por ellas mismas o por sus maridos antes de partir: por ejemplo, Manuela de Arsueta, cuyo esposo se encontraba en América, se dedicaba a dar "alimento de viandantes y pasajeros que es el ejercicio con que en ausencia de su marido ha podido lizita y honestamente mantenerse" en su taberna de Deusto. En 1719 fue golpeada por Pedro de Ribera, que entró en el establecimiento quejándose de que "era ya tarde para tener a nadie" porque todavía había cuatro ingleses en la taberna. Discutieron y Ribera golpeó a la mujer con su espada en la cabeza y se inició una reyerta en la que intervinieron los extranjeros. Arsueta también señaló que otro vecino, Agustín de Tellaeché, "aplaudiendo la accion del dicho Pedro de Ribera mui colerico y en altas bozes decia que era una desbuerguenza que por una puerca borracha como la dicha Manuela querellante padeciesen aquellas inquietudes los vecinos".

En 1776, también en Deusto, Ramona de Aguirre regentaba una posada en la que se alojaban sobre todo marineros extranjeros. Su marido era navegante y llevaba dos años fuera de casa. En este caso el conflicto se produjo porque acusó a María de Berencua, que había sido criada en el establecimiento, de robar unas hebillas de plata a un cliente. Su empleada y una hermana entraron en la casa y golpearon varias veces a Aguirre. Además, las acusadas se quedaron en la calle gritando "que mas balia la suela de su zapato que dicha querellante y su marido" y otras expresiones delante de los vecinos. Según las acusadas, fue Ramona de Aguirre la que provocó su reacción al afirmar en público que las dos hermanas eran "unas famosas putas o prostictutas y aun tambien ladronas".

Saturnina de Llano, vecina de Deusto, fue agredida en 1807 por Antonio de Araluce cuando estaba cogiendo bellotas en una heredad de Abando para alimentar a un cerdo. Su marido estaba preso en Inglaterra. El acusado señaló que vio a varias mujeres cogiendo las bellotas y "las reconvinó algunas veces para que se excusasen subir a dichos arboles, y no solo despreciando los abisos, sino que profiriendo palabras bastante desvergonzadas han insistido en su tema y el exponente no pudiendo sufrir el atrevimiento salio del trabajo de su heredad y para echarlas de alli dio a una de ellas un mise-

12. A.F.B., Corregimiento, 0422/003 y 0625/021.

13. A.H.M.P., C 3, nº 47.

nable *rempujoncillo sin causarla daño alguno*". Las heridas eran leves y fue condenado a pagar las costas¹⁴.

La situación económica en la que quedaban muchas de estas mujeres durante las ausencias de sus esposos podía resultar muy adversa, como demuestra la existencia de numerosos concursos de acreedores formados por las deudas de mujeres cuyos cónyuges se encontraban ausentes, como sucedió con María Concepción de Arteché en Bilbao en 1693 o con María Antonia de Gacitua en Plencia en 1765, cuyos maridos estaban en América¹⁵.

Esta situación se agravaba en los casos en los que las esposas no recibían la ayuda de sus maridos, debido en muchas ocasiones a que una vez instalados no encontraban trabajo o decidían no comunicarse con su familia. Para regular esta circunstancia existía una abundante legislación sobre la permanencia en las colonias de varones casados sin sus esposas, recogida en la Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias bajo el título general "De los casados y desposados en España e Indias, que están ausentes de sus mujeres y esposas". Esta ley regularizaba la concesión de licencias para viajar a las Indias, limitando su obtención en el caso de los casados para causas justificadas, como el comercio, y señalaba la obligación de las autoridades de embarcar hacia la península a los maridos que hubieran abandonado a sus familias.

Las mujeres afectadas por esta circunstancia podían recurrir a varias opciones. Una de ellas sería presentar una demanda ante la Casa de Contratación, la máxima autoridad competente en la regulación de los viajes a las colonias. El procedimiento habitual consistía en presentar un escrito exponiendo la causa principal, es decir, la ausencia del marido y otros motivos particulares de la queja. También se podía adjuntar la declaración de testigos o el certificado de matrimonio. Tras revisar esta documentación la Casa de Contratación dictaba un auto y si su resolución resultaba favorable a la demandante se enviaba una requisitoria o carta acordada para informar a las justicias correspondientes en las colonias y que localizaran al marido.

Otra posibilidad era solicitar al juez eclesiástico de un obispado la restitución de un derecho, en este caso, la vuelta al hogar del cónyuge ausente. Ante el escrito de suplicación, el vicario general tramitaba una requisitoria que iba dirigida al prelado del obispado en cuyo distrito se creía que estaba el marido, con el objetivo de devolver la integridad de la convivencia al matrimonio. El objetivo explícito era la vuelta del esposo, pero en muchos casos existían indicios suficientes para considerar como objetivo, al menos a corto plazo, la concesión de una asignación económica. En la mayoría de los escritos de suplicación se insistía en tres aspectos básicos: la constatación de las dificultades económicas de la esposa, la afirmación de que el marido contaba con caudales, bienes o trabajo, y la injusticia de esta situación por atentar contra el fundamento legal del contrato del matrimonio, y especialmente contra la comunidad de bienes. Las mujeres también insistían en que se encontraban en situación de desamparo, sin nadie que las socorriera, aunque también hay evidencias de que muchas contaban con una red de solidaridad que proporcionaba sustento material y emocional. El principal apoyo estaría formado por los miembros de la familia, mientras que en otros casos también se recurría a la ayuda de vecinos y amigos, o a la caridad en los casos de mujeres pobres de solemnidad¹⁶.

En la documentación judicial vizcaína también hay ejemplos de este tipo de expedientes. Por ejemplo, en 1798 Juana Crisóstoma de Arregui, vecina de Santurce, inició el procedimiento para solicitar que se librase requisitoria a las Justicias de Hamburgo para la captura de su marido, el capitán de navío José Alejo de Amestoy, por abandono de familia. En el caso de María Manuela de Menchaca, vecina de Ciérvana, la carta requisitoria fue librada por el alcalde del Valle de Somorrostro en 1795 a las autoridades de Buenos Aires y Montevideo "*u otros donde fuere habido en este Reino de España y sus Americas*" para localizar a su marido Francisco Antonio de Larrea. La esposa señaló que "*hallandose el dicho mi marido en mi compañía tomo el aparente pretesto de que empleandose en el ejercicio de marinería podría adquirir mas bienes y los necesarios para la manutencion de nuestra casa y familia*". También declaró que su marido había embarcado para Cuba, pero "*habiendo quedado en calidad de enfermo parece sea regresado a la ciudad de la Coruña*". Allí se enroló "*en uno de los barcos destinado a la pesca de la ballenas, y con escala a el puerto de Montebideo, Reino de*

14. A.F.B., Corregimiento, 2291/026, 0107/044 y 0490/007.

15. A.F.B., Corregimiento, 3452/003 y A.F.B., Alcalde de Plencia, 0841/012.

16. GÁLVEZ RUIZ, M.A.: "Las parejas imperfectas. Viajes a ultramar y ausencias de la vida maridable, siglo XVII", pp. 75-77; PASCUA, M.J. de la: "La cara oculta ...", pp. 462-463; y PASCUA, M.J., de la: *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, pp. 279-280.

Buenos Aires". Menchaca denunciaba que su esposo había abandonado sus obligaciones "*sin que se acuerde de venir a mi compañía y menos suministrarme cosa alguna de quanto gana para precisos alimentos, bestuario y demas necesario para alivio de mis notorios trabajos y el de nuestra familia*". Debido a esta precaria situación económica solicitó que se obligara a Larrea "*a que se restituia a mi compañía y cumpla con las obligaciones que estan a su cargo*". Llevaban casados desde 1791¹⁷.

En los procesos judiciales por agresiones en las que estuvieron implicadas esposas con maridos ausentes también hay información sobre la situación económica de estas mujeres. Así, Ramona de Aguirre, dueña de una posada de Deusto, alegó en el proceso iniciado contra María y Josefa de Berencua por agresión que era una mujer "*pobre y sin mas que su trabajo para mantenerse*", por lo que solicitaba la ayuda de las autoridades para poder continuar con el pleito. En la denuncia presentada por Manuela de Orbeta en 1775 contra varios miembros de una misma familia en cuya casa de Górliz residía, la acusación señaló que la agresión y las injurias fueron más graves "*atendida la circunstancia de que las padecio una pobre muger en ausencia de su marido, de noche y por vecinos dentro de casa*". El conflicto se inició por la posesión de varios montones de paja. Su esposo era navegante y llevaba 10 meses ausente.

En muchos procesos no se indica el tiempo que llevaba fuera de casa el marido: en el caso de la tabernera Manuela de Arsueta, agredida en Deusto en 1719, su esposo, Esteban de Echavarría, se había ido a América hacía más de 9 años. Tampoco aparece información sobre una posible fecha de regreso de los maridos ausentes: María Ignacia de Arrigunaga y Magdalena de Eduegui, acusadas de agredir a una joven en Bilbao en 1803, declararon durante el proceso que sus esposos, Juan de Erasó y Ramón de Ecurra, se encontraban "*ausentes a la navegacion sin esperanzas de su pronto regreso*". En el proceso iniciado por la agresión sufrida por Saturnina de Llano en 1807 un testigo señaló que le constaba que su marido, Domingo García, "*se halla prisionero en el Reino de Inglaterra por haver bisto cartas escritas por el mismo desde el dicho Reino a su legitima consorte y que no sabe quando regresara*"¹⁸.

3. VIGILANCIA Y ESCÁNDALO

La falta de recursos económicos no suponía la única preocupación de las mujeres durante la ausencia de sus maridos. Mientras que en el plano material la importancia que la sociedad confería a la mujer era limitada, en el plano simbólico a la actuación femenina se le otorgaba una gran trascendencia. Durante el Antiguo Régimen la moral dominante sólo toleraba las relaciones sexuales mantenidas en el seno del matrimonio y con el único fin de procrear, aunque en realidad la sexualidad transcurría por unos cauces más libres y las relaciones prematrimoniales, adulterios, amancebamientos, homosexualidad y otras conductas sexuales oficialmente censuradas se producían con frecuencia en la Vizcaya de la Edad Moderna¹⁹. También en este ámbito se reflejaba la supremacía que los hombres tenían sobre las mujeres en todos los aspectos sociales. Así, mientras los varones disfrutaban de un grado de libertad que les permitía tener relaciones sexuales con prostitutas o amancebarse sin ser condenados por la comunidad, al menos expresamente, a las mujeres solteras se les exigía que preservasen su virginidad y a las casadas que mantuvieran total fidelidad a su marido. De hecho, la estima social de un varón dependía en buena medida del comportamiento sexual de las mujeres de su familia, basado en la fidelidad de la esposa y la castidad de las hijas, lo que provocaba un permanente control sobre la sexualidad de las mujeres.

Esta exigencia era aún mayor en el caso de las mujeres con maridos ausentes, ya que la sociedad imponía a estas esposas un comportamiento mucho más austero y reservado. Por lo tanto, a los problemas que estas mujeres tenían que afrontar se unía la necesidad de mantener su honra libre de sospechas²⁰.

En estos casos la tarea de vigilar y preservar el honor del marido ausente recaía en la familia, cuya honorabilidad también podía quedar afectada por una conducta deshonesta de la esposa. Esta cir-

17. A.F.B., Corregimiento, 1164/012 y A.F.B., Alcalde de los Cuatro Concejos, 2291/029.

18. A.F.B., Corregimiento, 0107/044, 1598/028, 2291/026, 1577/027 y 0490/007.

19. REGUERA, I.: "El control de los comportamientos sexuales y la vigilancia de la moral pública", pp. 37-40.

20. PASCUA, M.J. de la: *Mujeres solas: historias ...*, pp. 273-274.

cunstancia se puede observar en el proceso abierto en Portugalete contra Manuel de Larrea y Ángela de Morrón por golpear a su nuera, Josefa del Calvo, en 1807. El marido de Josefa estaba preso en Inglaterra y sus suegros sospechaban *"de su reputacion por el continuo trato o amistad que ha mantenido en diversos tiempos con dos soldados y por haberlos visto entrar y salir alguna que otra vez de su casa a deshoras"*. Al no estar el marido para corregir el comportamiento de su esposa, la responsabilidad de defender el honor de su hijo y de toda la familia recayó en sus padres. Así, Larrea dijo a Josefa del Calvo que era una *"puerca, cochina y puta"* y amenazó a su nuera con un cuchillo. Al día siguiente entraron en su casa y golpearon a la denunciante varias veces. Larrea reconoció los hechos e intentó justificar su acción señalando que *"en vista de que se manifestaba inflexible a sus buenos consejos dio el confesante a su nuera un bofeton y su mujer dos o tres, todos lebes y por lo mismo insuficientes para poder causarla el daño que denotaba en dicho rostro"*. Añadió que *"no recuerda si la denosto con la expresion de mala muger, pero si que uso de un equivalente reducido o que era una bribonaza"*. El alcalde de Portugalete suspendió la causa y advirtió a Josefa del Calvo de que si no mantenía *"en lo sucesibo una conducta mas arreglada sin dar lugar a quejas de sus suegros, se procedera contra ella"*²¹.

No era la primera vez que las autoridades de la villa mostraban su inquietud por el comportamiento sexual de las mujeres de la localidad, especialmente de las casadas. En 1805 el alcalde, Pedro de Riva, y un sacerdote informaron al Consejo de Castilla de que *"con motivo de ser esta villa un puerto de mar salen muchos de sus havitantes al destino de la navegacion y se advierte en varias de sus mugeres que en la larga ausencia de sus maridos viven licenciosa y abandonadamente, no solamente faltando a los deberes de la fidelidad conyugal, sino corrompiendo con su mal exemplo a la juventud de ambos sexos"*. Esta situación habría provocado que muchos hombres *"noticiosos de la infidelidad de sus mugeres, abandonan sus casas y se mantienen en perpetua ausencia"*. Según los autores del informe las acciones de estas mujeres eran conocidas en toda la villa e incluso los padres de familia se quejaban *"todos los dias a los oidos de los Alcaldes, sin que estos ni sus asesores se atrevan a poner remedio"*, debido a *"la Ley que prohíbe acusar de adulterio a otro que al marido"*. Por ello el regidor y el sacerdote pedían permiso al Consejo para actuar contra las adúlteras sin ser *"reprehendidos y castigados por los Tribunales superiores como turbadores de la paz de los matrimonios"*. El alcalde recibió autorización para hacer *"la pesquisa necesaria, recibiendo sumaria informacion con la cautela y reserba que se requieren en asuntos de semejante calidad"*.

Las declaraciones de los testigos reflejan la vigilancia ejercida sobre las mujeres de la villa. Por ejemplo, un religioso informó de que María Isabel López y Ramona de Nicolás, cuyos maridos eran marineros, *"han violado execrablemente la fe conyugal segun lo ha demostrado la gravidez de una y otra patentizado al publico en este pueblo de Portugalete donde tienen su vecindad que sus excesos libertinos con precision han sido mui frequentes"*. Otro sacerdote señaló que María Concepción de Bustamante y María Jesús del Valle, *"mugeres de marineros ausentes, han cohabitado la primera con el tambor mayor del Regimiento de Napoles"* y *"la segunda con Antonio de Antuñano, conocido con el mote de Anton tirri, causando unos y otros el maior escandalo en esta feligresia"*. También denunció que *"han sido notorios los excesos y libertades de Salvadora de Miranda, muger legitima de Eusebio Zornoza, a cuia instancia se halla hoy presa y procesada por el amancebamiento obstinado"* con un sargento. Un regidor denunció a Gertrudis de Aguirre y su hermana Josefa porque las había visto con soldados y por recibir a personas en su casa *"demostrando el poco aprecio que hacen de sus respectibos maridos ausentes a la navegacion"*.

Otro religioso señaló que Isabel López *"tiene la mota fea de haberse abandonado en ausencia de su marido a la sensualidad y que de estos placeres libidinosos resulto en ella un parto ilexítimo"*. Una vecina declaró que María Concepción de Bustamante *"esta comunmente reputada en dicha villa de liviana y prostituta"*. Añadió que había visto a un militar entrar *"por la puerta principal que dirige a la vivienda de la Concepción acompañado de esta, y que a la siguiente mañana observo que salio por la misma puerta"*.

También se acusó a otras vecinas de ejercer la prostitución o de actuar como alcahuetas y varios testigos afirmaron que en las casas de estas mujeres eran habituales las peleas entre hombres. En total se acusó a siete mujeres de mantener relaciones adúlteras o de prostituirse y a otras tres de ser alcahuetas. Sin embargo, el Consejo de Castilla se limitó a ordenar al alcalde que se dirigiera a esas

21. Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (en adelante, A.H.P.B.), J - 7390 (288).

mujeres *"haciendolas patente los eccesos escandalosos a que estan entregados, las advierta y prebenga con toda seriedad se abstengan de ellos en lo subcesibo, apercibidas que sin remedio se tomaren las providencias mas rigurosas para castigarlas y enmendarlas sin atender a su estado de casadas"*. Sin embargo, poco después el alcalde señaló que *"tan savia como suabe determinacion no ha surtido los efectos deseados"*. Finalmente se decretó que María de Allende, una de las acusadas por alcahuetería, fuese desterrada del Señorío durante cuatro años, y se advirtió al resto de acusadas de que serían condenadas a la misma pena *"si en lo sucesivo no viven con la honestidad y recato correspondiente"*²².

Este expediente muestra el interés de las autoridades locales por controlar el comportamiento de las mujeres casadas con maridos ausentes porque entendían que suponía una grave alteración de la moralidad y que este comportamiento inadecuado no se trataba de un asunto meramente privado, que concernía únicamente a la propia familia de las mujeres, sino público ya que afectaba a toda la comunidad.

En este caso la mayor parte de los testimonios se basaba en rumores, pero algunos de los procesos conservados sí que permiten conocer detalles sobre las relaciones existentes entre las mujeres de las localidades portuarias con navegantes extranjeros y la reacción de las autoridades ante el escándalo que suponían este tipo de relaciones. Un buen ejemplo es el expediente iniciado por el asesinato del capitán inglés Eduardo Murial, sucedido en Bilbao en 1654. La víctima ya había estado varias veces en la villa y tenía relación con muchos naturales e ingleses residentes en Bilbao. En su ropa se encontró una carta escrita en castellano por una mujer, que sólo firmaba como *"tu servidora"*, y fechada pocos días antes de su muerte en la que puede leerse: *"no se que es la causa de que te ayas olvidado tanto de mi, Eduardo de mis ojos que siento mucho que no te acordas de mi y no cumplas la palabra que tienes ofrecida como ombre de bien"*. La mujer añadía que tenía la *"necesidad de cinquenta Reales, por amor de dios, que quando tu quieres nos veremos si no tienes alguna otra dama"*, al mismo tiempo que le deseaba, en caso de que así fuera, que no sufriera el contagio de *"algunas bubas"*. La autora también pedía a Murial algún regalo para el día de Reyes. Las autoridades sospechaban que el fallecido había tenido alguna disputa en la casa de la inglesa María de Bacon, así que se interrogó a las personas, la mayoría extranjeros, que habían estado con él pero todos declararon que el capitán salió solo a la calle. También se interrogó a varias mujeres relacionadas con la víctima para averiguar quién había escrito la carta y su posible implicación en el crimen, aunque no se logró descubrir a la autora. Además se preguntó a los testigos si habían visto que la víctima *"entrase en alguna casa de esta barriada de la Sendeja desta dicha Villa o en otros algunos dias diferentes y si save que el dicho capitan entrava en otras algunas casas diferentes y con que personas, mujeres o mozas tenia su dibertimiento"*.

Otro ejemplo de este control de las autoridades sobre las relaciones entre los marineros y las mujeres se produjo en Deusto en 1737 con la investigación por amancebamiento entre una viuda irlandesa, Margarita Cranmetter, y un contraamaestre de la misma nacionalidad que estaba esperando a que zarpara su buque. Hacía un mes que vivían en un cuarto alquilado por la mujer sin que el casero *"hubiese rezelado cosa ilisita"* hasta que un día *"reparo que dicho estranxero enpezo a manozearla y ella a azer desbios"*. Entonces advirtió a la viuda de que *"en su casa no permitiria aquel modo de bida y saliesen ella o el dicho estranxero de la referida casa"*. Una mujer declaró que *"por la familiaridad y union con que bio a ambos se escandaliso la que depone y aziendola cargo a dicha Margarita de todo respondió estaban en casarse luego"*. Los dos fueron encarcelados *"para ebitar la ofensa de Dios y escandalo que a orijinado y orixina"* la relación²³.

Como se puede comprobar, el comportamiento sexual femenino era una de las obsesiones predominantes en la mentalidad del Antiguo Régimen, tanto para sus familias como para las autoridades, pero especialmente para los maridos ya que de todas las ofensas que podía sufrir un hombre el adulterio se consideraba como la de mayor gravedad. Es fácil suponer que a los maridos ausentes de sus casas durante largos períodos también les afectaba la preocupación sobre la actitud de sus esposas, suspicacia favorecida una vez regresados al hogar por los rumores sobre la reputación de sus mujeres que podían existir en el vecindario. En las comunidades pequeñas, como eran las localidades vizcaínas de la época, los comentarios sobre un posible comportamiento inadecuado de una mujer durante la ausencia de su marido se extenderían rápidamente por todo el vecindario. El dominio del

22. A.F.B., Corregimiento, 1400/018.

23. A.F.B., Corregimiento, 1202/020 y 1563/025.

ámbito público sobre el privado causaba que ningún incidente, sobre todo si tenía la trascendencia de un supuesto adulterio, quedase fuera de la observación y examen de la comunidad por medio de los rumores. En muchas ocasiones eran las propias mujeres las que desempeñaban un papel fundamental en este ejercicio de control social, ya que en buena medida sus actividades cotidianas transcurrían en ámbitos esencialmente femeninos, como mercados o lavaderos, por lo que inevitablemente cualquier acción o sospecha se convertiría en objeto de comentario mientras se realizaban las tareas en estos lugares. De la misma manera surgían los insultos: así, no resulta extraño que en los procesos por altercados en los que participaban esposas con maridos ausentes aparezcan comentarios ofensivos relacionados con el comportamiento sexual de estas mujeres, insultos que eran habitualmente proferidos por otras mujeres, conocedoras de la gravedad que tenían esas palabras. Por ejemplo, en 1776 las hermanas María y Josefa de Berencua agredieron a Ramona de Aguirre, a la que también dijeron que era *"una pública puta bieja en ausencia de su marido"*; también Antonia de Talledo, cuyo marido se encontraba en Cádiz, denunció a María Josefa de Lezama por agresión e insultos, como decir que *"io havia sido una mujer liviana"*²⁴.

La capacidad de los rumores para influir en el comportamiento de los maridos cuando se producía su regreso a las localidades se observa en el proceso iniciado en 1605 por Ochoa de Otáñez contra su esposa, Inés de Larrea, y su supuesto amante, Pedro de Bilbao, por intentar envenenarle y cometer varios infanticidios. Así, un vecino declaró que *"se dezia publicamente que la dicha doña Ynes de Larrea havia parido del dicho Pedro de Vilbao dos vezes y que hera tan publico que lo savian los muchachos"*. Una criada de la casa señaló que una mujer comentó sobre su ama *"que si estubiera su marido en la tierra dixieran que estaba preñada"*, a lo que replicó *"que no dixiese tal de una señora tan prinzipal"*. Otra vecina afirmó que *"hera publico que avia estado preñada e que en todo el tiempo que avia estado preñada avia traydo vestida una ropa aforrada porque no se le echase de ver el preñado"*.

Otáñez declaró que salió de Portugaleta en 1599 para comerciar en Castilla e Italia y que Inés *"en perjuizio de mi parte y de su honrra y en quebrantamiento de la fidelidad matrimonial que le devia guardar trato amores con el dicho Pedro de Bilbao su pariente cercano dentro de quarto grado por dos partes y poniendo en execucion los dichos amores durmieron muchas veces juntos y tubieron aceso y copula carnal y de los dichos ayuntamientos la dicha doña Ynes se hizo preñada quatro veces"*²⁵. La acusación se apoyaba en los testimonios de algunas criadas de su casa. Una empleada declaró que una mañana vio a Inés de Larrea *"muy abrigada con una ropa y revoçada con una sabanilla y tan descolorida y flaca que parecia muerta y muy sencilla la varruga que el dia de antes tenia muy grande"*. La testigo suponía que Inés había parido esa noche porque después se oyó el llanto de un niño en la casa, pero su ama le intentó convencer de que había sido en la calle y *"dixo mereçerian estos vellacos muchachos que andan por las calles contrahaziendo niños recién nacidos que los diesen al diablo"*.

El factor que condicionaba en mayor medida el comportamiento de las mujeres embarazadas que optaban por el infanticidio era la conservación de su posición social ya que lo más importante para ellas era que no se descubriese no sólo su embarazo, sino también el hecho de haber mantenido relaciones sexuales de forma ilegítima, especialmente en el caso de mujeres casadas. Las acusaciones no se referían únicamente al crimen cometido sino también a su conducta sexual, contraria a las estrictas normas dominantes en la sociedad de la Edad Moderna, ya que para la justicia y la moralidad pública el primer crimen de estas mujeres era haber mantenido relaciones fuera del matrimonio. Esta circunstancia se observa en la denuncia presentada por Ochoa de Otáñez contra su esposa en la que se incidía especialmente en la relación adúltera que había mantenido la acusada. Una de las criadas señaló que Pedro de Bilbao iba a la casa frecuentemente para *"tratar y comunicar en secreto con la dicha doña Ynes e subirse juntos y solos a la sala de arriba a donde la dicha doña Ynes dormia y tenia su cama"*. Añadió que un día subió con otra sirvienta *"a la sala y aposento donde la dicha doña Ynes dormia y allaron al dicho Pedro de Vilvao metido debaxo de la cama de la dicha doña Ynes e por miedo que no las ofendiese se baxaron sin le hablar"*.

Ochoa de Otáñez también acusaba a su esposa de haber intentado envenenarle. Según su abogado, la mujer *"con consejo y parecer del dicho Pedro de Bilbao trato de matar a mi parte alebosamente y sobre caso pensado y para el dicho efecto vusco veneno con que lo hacer y lo dio a mi par-*

24. A.F.B., Corregimiento, 0107/044 y 0422/003.

25. A.R.Ch.V., Sala de Vizcaya, 0694.0001.

te en el caldo y comida", pero pudo curarse. Inés de Larrea señaló en su defensa que siempre había actuado de manera *"onesta y recoxidamente sin que jamas de mi cosa en contrario se aya visto, entendido ni aprovechado"*, mientras que su esposo se había comportado con *"sus livertades acostunvradas usando mal del dicho nuestro matrimonio con otras mujeres"*. Además, también señalaba que su marido había malgastado toda su fortuna y que por no haber *"querido darle los dineros y cosas que me a pedido"* para pagar sus deudas *"trata de poner en mi persona y honrra nota ynfamandome"* con esa denuncia.

Finalmente, Inés de Larrea y Pedro de Bilbao quedaron en libertad, circunstancia que Ochoa de Otáñez atribuía a que eran *"personas ricas y poderosas y aparentadas y que tienen en mano con las justicias"*²⁶.

En este caso el marido afrentado optó por denunciar ante los tribunales a su esposa y su amante, pero el recurso a la violencia era habitual en estas circunstancias. Además, la intención de los maridos, obsesionados con la idea de que sus esposas eran adúlteras, no era la de corregir su conducta para que retornaran a la fidelidad y obediencia debida al legítimo esposo, sino matar a la mujer, a su amante o incluso a los dos. El adulterio suponía un ataque directo contra el honor masculino, por lo que una manera óptima de reparar el daño y recuperar la honra era recurrir a la violencia, sin que importara que toda la comunidad conociese la causa que había impulsado al marido a agredir a su esposa o su supuesto amante; es más, de esta manera el hombre reafirmaba ante la sociedad su capacidad para defender su honor y su posición de dominio sobre las mujeres de la familia.

Esta fue la causa por la que Domingo García de la Fuente mató en Portugalete a Matías de Salazar en 1664. El acusado tenía 30 años, servía en la marina y declaró que el fallecido *"violo el santo matrimonio de mi parte cometiendo adulterio con la dicha Antonia Deba, su muger, y durante las ausencias que hizo como tal artillero sirviendo a su majestad en las dichas reales armadas"*. En este caso también se observa la influencia de los rumores, ya que la defensa de García de la Fuente añadió que en la villa *"fue publico el delicto del dicho adulterio ygnorandolo por entonces el dicho mi parte asta que despues tubo certidumbre"* y *"que en todo el pueblo hacian mofa del dicho mi parte por la ynjuria tan grande e ynfamia y nota en que havia caydo con publicidad y escandalo"*. Por ese motivo, *"viendo el dicho mi parte su agravio y ofensa y tan atroz ynjuria, nota e ynfamia que le havia causado el dicho don Matias, no se pudo contener, sufrir ni templar tan gran dolor y sentimiento de una ofensa yntolerable y asi se encontro con el y enpesaron a reñir y de esta riña de justa bengança resulto herido el dicho Matias de Salazar de las heridas de que fallecio"*. Por lo tanto, según su defensa el acusado actuó *"en defensa de su onor y por tan grande ofensa"* y que *"el delicto del dicho Don Matias fue aleboso pero no lo fue el que se ymputa el dicho mi parte en la dicha muerte ni en su naturaleza ni en el modo porque subcedio reñiendo ambos con espadas desenbainadas y con heridas de cara a cara y con las dichas armas yguales"*²⁷. Con este argumento intentaba convencer al tribunal de que no se había tratado de un asalto cometido con alevosía en la calle, sino de que Salazar había tenido la oportunidad de defenderse como sucedía en un duelo.

De todas maneras, los casos en los que los maridos al retornar a sus hogares actuaron contra sus esposas, ya fuera recurriendo a los tribunales o a la violencia, debido a una supuesta infidelidad durante su ausencia resultan muy excepcionales. Lo habitual sería retomar la vida cotidiana del matrimonio, con el tradicional reparto de roles entre maridos y esposas, en muchas ocasiones hasta la siguiente partida del marido.

CONCLUSIÓN

Durante la Edad Moderna se entendía que cada individuo, además de estar obligado a mantener su posición en el marco general de la sociedad, también tenía que preservar su puesto en el grupo en el que se integraba por sus condiciones personales, como podía ser el de las mujeres de una misma localidad o vecindario, un círculo de relaciones conformado por sus iguales pero también competidoras en la escala comunitaria. Para una mujer resultaba esencial mantener su honor ante la sociedad, pero más en concreto ante las demás mujeres porque durante el Antiguo Régimen buena parte

26. A.R.Ch.V., Sala de Vizcaya, 0694/0001.

27. A.F.B., Corregimiento, 2938/012.

de su vida transcurría en ámbitos de socialización que podrían considerarse casi exclusivamente como femeninos. Cualquier circunstancia podía ser empleada por una mujer para intentar reducir la estima pública de otra y así establecer su superioridad dentro del colectivo femenino. Esto contribuye a explicar el importante número de procesos por agresiones producido entre mujeres durante la Edad Moderna, sobre todo entre las casadas y viudas que tenían mayores responsabilidades, como demuestra su participación en conflictos no sólo por la conservación del propio honor sino también para proteger los bienes de la familia o defender a los hijos.

Este fenómeno se producía en todo el territorio vizcaíno, pero en las localidades portuarias se generaban unas particularidades sociales derivadas de las ausencias, más o menos prolongadas, de un porcentaje importante de la población masculina. La partida de muchos varones para comerciar, pescar, servir en el ejército o para instalarse en las colonias dejaba a muchas mujeres al frente de las familias con lo que tenían que asumir funciones y responsabilidades más amplias. La importancia de las mujeres en la vida familiar, que ya en las circunstancias normales de los matrimonios resultaba indispensable, no sólo en las tradicionales tareas femeninas como el cuidado de los hijos y del hogar, sino también para su sustento económico, pasaba a ser fundamental al tener que dirigir los negocios de sus maridos o a aumentar su trabajo fuera de casa para asegurar el mantenimiento de la familia. A su vez, el ejercicio de una mayor responsabilidad también implicaba la intervención en un número mayor de disputas con vecinos, clientes o patronos, unos conflictos, que como resultaba muy habitual durante la Edad Moderna en Vizcaya, en muchas ocasiones se resolvían por medio de la fuerza. Esta circunstancia explica la importancia que llegó a adquirir la violencia femenina en las localidades portuarias del Señorío. Pero detrás de muchas de estas disputas por asuntos que pueden considerarse como cotidianos también se pueden observar los intentos de las mujeres con maridos ausentes por no quedar socialmente relegadas por esta circunstancia. El hecho de no contar con un marido que protegiera los intereses de la familia podía hacer suponer que la mujer se encontraba en una posición de inferioridad, una oportunidad que otros miembros de la comunidad podían aprovechar para obtener alguna ventaja material o incumplir un acuerdo suponiendo que la esposa no podría hacer valer sus derechos. De la misma manera, los insultos referentes a que la mujer había sido infiel a su marido ausente o las insinuaciones sobre haber sido abandonada por el hombre podían emplearse para intentar posicionarse por encima en la escala social, especialmente dentro del colectivo femenino. Ante estas situaciones, las mujeres que se encontraban solas no se podían permitir dar muestras de debilidad, por lo que en muchas ocasiones el enfrentamiento resultaba ineludible.

Precisamente la conservación de su reputación como esposas dignas suponía otra preocupación para las mujeres cuyos maridos se encontraban fuera de Vizcaya. Durante la Edad Moderna el comportamiento de todas las mujeres era observado y analizado, especialmente en lo referente a su conducta sexual. Una mujer honrada sólo podía mantener relaciones sexuales legítimas para poder conservar su honor y el de la familia, que en buena medida dependía de la fidelidad de la esposa y la castidad de las hijas. En el caso de las mujeres con los maridos ausentes esta vigilancia pública de un comportamiento privado era aún mayor. Así, lo que para algunas mujeres podía suponer un momento de libertad por la separación, temporal o definitiva, de unos esposos que en la mayor parte de las ocasiones no habían podido escoger, se convertía en realidad en una presión social aún mayor para comportarse según el modelo de conducta impuesto a las mujeres en esta época.

Como se puede comprobar, en las localidades portuarias de Vizcaya existía un contraste entre el comportamiento que la sociedad esperaba de las mujeres casadas, basado en conceptos como la fidelidad, la obediencia y el recato, y la realidad de las esposas con sus maridos ausentes, que por necesidad adquirían una mayor presencia en las comunidades y por esa razón protagonizaban conflictos derivados del ejercicio de una mayor responsabilidad familiar.

BIBLIOGRAFÍA

- ALDAMA, J.P.: "Alcahuetas y prostitutas en Bilbao y su entorno en la Edad Moderna", en GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C.; BAZÁN, I.; REGUERA, I. (eds.): *Marginación y exclusión social en el País Vasco*, U.P.V., Bilbao, 1999, pp. 81-110.
- BERNAL, L.M.: *Sociedad y violencia en Portugalete (1550-1833)*, Ayuntamiento de Portugalete, Portugalete, 2007.
- BERNAL, L.M.: *Crimen y violencia en Vizcaya (1550-1808)*, Tesis doctoral inédita, U.P.V., Vitoria, 2010.

- BERTRAND, C.; DÍEZ, A.: "Mujeres solas en la ciudad del siglo XVIII", en LÓPEZ CORDÓN, M.V.; CARBONELL, M.: *Historia de la mujer e historia del matrimonio*, Universidad de Murcia, Murcia, 1997, pp. 165-172.
- FERNÁNDEZ FONSECA, M.J.; PRADO ANTÚNEZ, A.I.: "Roles femeninos en la Bizkaia del siglo XIX: aproximación a la situación de la mujer en el mundo laboral en ámbitos pesqueros urbanos", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 277-287.
- GÁLVEZ RUIZ, M.A.: "Mujeres y <maridos ausentes> en Indias", en *XIII Coloquio de Historia Canario – Americana / VIII Congreso Internacional de Historia de América*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2000, pp. 1162-1173.
- GÁLVEZ RUIZ, M.A.: "Las parejas imperfectas. Viajes a ultramar y ausencias de la vida maridable, siglo XVII", en DÁVILA, D. (coord.): *Historia, género y familia en Iberoamérica (siglos XVI al XX)*, UCAB, Caracas, 2004, pp. 67-99.
- HUXLEY, S.: "Unos apuntes sobre el papel comercial de la mujer vasca en el siglo XVI", en *Cuadernos de sección. Antropología-Etnografía. Prehistoria-Arqueología*, 1, 1982, pp. 159-166.
- PASCUA, M.J. de la: "La cara oculta del sueño indiano: mujeres abandonadas en el Cádiz de la Carrera de Indias", en *Chronica Nova*, 21, 1993-1994, pp. 441-468.
- PASCUA, M.J. de la: *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, Diputación de Málaga, Málaga, 1998.
- REGUERA, I.: "El control de los comportamientos sexuales y la vigilancia de la moral pública", en *Museo Zuma-lakarregi - Estudios históricos*, 5, 2000, pp. 23-40.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

IRIXOA CORTÉS, Iago: "Donostia eta Pasai San Pedroren arteko harremanak Erdi Aro amaieran", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 145-156.



Donostia eta Pasai San Pedroren arteko harremanak Erdi Aro amaieran*

Iago Irixoa Cortés

Ereiten K. Z.

Recep.: 21.09.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 145-156]

Acep.: 06.11.12

Resumen

En el marco de las relaciones y conflictos suscitados en torno a la bahía de Pasaia, siempre se han mencionado las disputas mantenidas por San Sebastián contra Errenteria, Hondarribia, Pasai Donibane o Lezo. Son pocas las investigaciones que han incidido en la comunidad pasaitarra de San Pedro a fines de la Edad Media. Sin embargo, ella protagonizó un importante pleito contra San Sebastián a fines del siglo XV, originado por las duras condiciones que la villa impuso a esa comunidad, impidiendo su desarrollo y limitando sus actividades. A través de los párrafos siguientes, intentaremos trazar las principales líneas.

Palabras clave: San Sebastián, Pasai San Pedro, Baja Edad Media, aprovechamiento portuario, conflicto.

Laburpena

Pasaiaiko badiaren inguruan sortutako harreman eta liskarrak hainbatetan izan dira hizpide. Gehienetan Donostiak Errenteria, Hondarribia, Pasai Donibane edo Lezoren aurka izan zituen auziak aipatu dira. Gutxitan aztertu izan da Pasai San Pedrok Erdi Aro amaieran izan zuen papera. Alabaina, XV. mendearen amaieran, Pasai San Pedrok eta Donostiak auzi gogor bat izan zuten hiribilduak populazio horri ezarri zizkion baldintza gogorak zirela eta, San Pedroren garapena eta ohiko jarduera galarazi eta mugatu egiten baitzuten. Ondorengo paragrafoetan gai hau izango dugu hizpide.

Gako-hitzak: Donostia, Pasai San Pedro, Behe Erdi Aroa, portu aprobetxamendua, gatazka.

Abstract

As part of the relations and conflicts that arose around the Bay of Pasaia, mention has always been made of the disputes between San Sebastián and Errenteria, Hondarribia, Pasai Donibane and Lezo. Until now, there has been little research work on the Pasaia community of San Pedro at the end of the Middle Ages. However, it took part in an important lawsuit against San Sebastián at the end of the 15th century due to the harsh conditions the town imposed on the community, preventing its development and limiting its activities. In the following paragraphs, we attempt to outline events.

Key words: San Sebastián, Pasai San Pedro, Late Middle Ages, port use, conflict.

* Ohartu nahi dugu ondorengo lerroek beste artikulu baten laburpena osatzen dutela. Bertsio luzeago hau Untzi Museoko webgunean [www.untzimuseoa.net] eskuragarri dagoenez, hainbat hausnarketa, datu eta dokumentuei buruzko datu gehiago jakin nahiez gero, hara jotzea gomendatzen dugu.

SARRERA

Pasaiaiko portuaren inguruko hamaika tirabiren inguruan egin diren ikerkuntzek, arazoak goiz hasi zirela adierazi dute. Hala, Donostiak mantendu zuen jarreraren aurrean Errenteria, Oiartzun, Pasai Donibane edo Hondarribia haren aurka agertu ziren. Azken hauek Urumeako hiribilduaren eskumen edo jurisdikzioetik kanpo zeuden komunitateak ziren, eta ezaugarri honek arazoaren zergatia azaltzen du, Donostiaren lehiakide zuzenak baitziren. Baina horiez gain, badiako ertzetan beste gune bat garatu zen, oraingoan Donostiako jurisdikziopean: gerora Pasai San Pedro izango zena, alegia. Hiribilduak berarekin izan zituen liskarrak, ez ziren nolanhikoak izan. Are gehiago, XV. mende amaieran tentsio larriak sortu ziren eta 1497-1503 artean eman zen auzi batek argi islatzen du hiribilduak sanpedrotarrei ezarri zizkien hainbat neurrik komunitate txiki horren garapena baldintzatzen zutela. Hala, mende batean Donostiak hasi zuen bideak jarrera ezberdinak bultzatu zituen: inguruetan bizitzeko lekua doan ematek, ekintza eta baldintza gogorak jartzera arte.

Ondorengo lerroen helburua, beraz, Donostia eta San Pedroren arteko harremana ikertzea izango da, XIV. mende amaieratik XVI. mende hasiera arte. Batetik, gutxi ikertutako esparrua delako¹. Bestetik, hiribilduek beraien lurraldeetan zituzten komunitate zein lur edo portuekin zuten harremana ikertu nahi dugulako. Izan ere, San Pedroren kasuak oso joera adierazgarria aurkezten du: bertan ekoizten ziren produktuen eta burutzen ziren jardueren kontrol zorrotza, hain zuzen ere.

Halako egoera aztertzeko, beharrezkoa zaigu badiaren inguruan ditugun lehen berrietara jotzea. Izan ere, San Pedroko populatzea prozesu luzeago baten baitan kokatu behar da, XIII. mende amaieratik dokumentazioak agerian uzten duena. Garai honetan badia burdin esportazio gune garrantzitsua zen eta jarduera honek zonaldearen garapena bultzatuko du, ondorengo hamarkadetak datuek ongi azaltzen duten bezala. 1318an ainguraleku bat jartzeko asmoa ageri da “cod de mastel” izeneko lekuan, gaur egungo Ondartxon; gune hori Hondarribia-Getaria arteko merkatal bidean beharrezko zen geraleku bihurtuko zen. Errenteria hiribilduaren sorrerak, 1320 urtean, badiari berebiziko garrantzia emango dio; 1328an, berriz, Irungo eta Oiartzungo olagizonei Burdinolen Forua emango zaie, jarduera horri bultzada emanez.

Ondorioz, ulergarria da badiaren garrantziaren areagotzeak liskarrak ekartzea. Hasiera batean, arazoek hiru partaide nagusi dituzte: Errenteria, Oiartzun eta Donostia. Baina XIV. mende amaieran beste bat batuko zaie: Hondarribia. Bidasoako hiribilduaren agerpena berantiarra bazen ere, argi islatzen du San Pedro pareko lurretan mugimenduak areagotzen ari zirela. Jakina denez, XIII. mende hasierarako Lezon hainbat biztanle kokatuak zeuden. Hamarkadek aurrera egin ahala, bertaiko jendeak badiaranzko joera erakutsiko du. Biztanleak Donibanen finkatuko dira eta, agidanez, 1366rako Bonantzan eliza xume bat eraiki zuten. Kokapen hau oso esanguratsua zen, Donostiaren jurisdikzioaren mugan edo, larriagoa zena, bere jurisdikzioan zeuden lurretan baitzegoen.

Pasaiaiko portuaren inguruan ematen ari ziren eraldaketak medio, Donostia bere egoera indartzen saiatuko da Errenteria eta Donibaneren aurrean. Horretarako, ordura arteko baliabide judizialak erabiltzeaz gain, gerora San Pedro izango zenaren inguruetan jendea finkatzeko bideari ekin zion.

1. KOMUNITATE BAT FINKATU ZENEKOA: LURREN DOHAINTZATIK ELIZAREN ERAIKUNTZARA (1397-1456)

XIV. mende amaieran abiatutako ekimenak gune horretan eman zen lehenengo eraldaketa sakona ekarri zuen. Izan ere, Donostiak bultzatutako plana dugu, gune hori propio populatzeko asmoz; ez zuen, beraz, aurreko hamarkadetan pixkanaka kokatu ziren gaskoi kutsuko familiekin lotura zuzenik². Finkapen hau bultzatzeko, 1397-1400 urte inguruan Urumeako hiribilduak badiako zonalde horretan ezarri nahi zen edonorri etxea eraikitzeko orubea eta baratzerako lursail zati bat doan ematen zizkion, inolako errentarik ordaindu gabe. Badian XIV. mendearen azken laurdenean eman ziren auziek Donostia halako jarrera izatera behartu zuten.

1. Ald. TENA GARCÍA, María Soledad: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, Dr. Camino, Donostia, 1997; eta IRIXOA CORTÉS, Iago: *Pasaia: hastapenak (XIV-XVI. mendeak)*, Pasaiaiko Udala, Pasaia, 2009.

2. Honetarako, ikus gure «Atzerritarrek Erdi Aro amaieran: Pasaiaiko badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera)», *BEHSS*, 45. zk., 2012, 36-44 orr. (15-125).

San Pedron sortutako guneak ezaugarri propioak zituen, Altzan bizitako prozesuarekin parekotasuna aurkezten dutenak³. Batetik, hiribildua fundatu ondoren sortutako edo garatutako guneak dira. Biak, gainera, Donostiak bere lurraldeen gaineko kontrola areagotzeko ekimenaren ondorio zuzena dira. Orio edo Usurbil hiribildu bezala fundatu ondoren, Donostiak lurralde-galtze nabarmena pairatu zuen eta, halaber, badia borroka gogorak ezagutzen ari den zonalde bat zen. Altza eta San Pedro, beraz, gune gatazkatsu baten lurralde-mugaketa bideratzeko pausoa islatuko dute. Horretarako, ez zegoen bertan populazioa finkatzea baino bide hoberik.

Horrez gain, bi guneak XIV. mendeko krisialdiak ekarri zuen hornidura eskasiari aurre egiteko erabili zitzaizkeen. Altzan abeltzaintzan zein nekazaritzan oinarritutako jarduerak bultzatuko dira. San Pedron, aldiz, arrantza edo itsasoarekin zerikusia dutenak. Ondorioz, biak hiribildua zuzkitzeko berebiziko garrantzia izango dute.

Altzan gertatu bezala, deialdi honek ez zituen inguruko biztanleak bakarrik erakarri, aitzitik, urrutiago zeuden zonaldeetakoek pisu nabarmena izan zuten. San Pedron, kantauriar kostaldea izan zen biztanle aldetik ekarpen nabarmena egin zuena. Gure ustetan, aurreko mendeetan garatutako loturak eta harremanek berebiziko eragina izan zutelaren adibide argia dira⁴.

Baina Altzarekin alderatuta, San Pedroko zonalde horrek ezberdintasun bat zuen. Sastrakaz, otadiz eta sasitzaz beteriko lursailak ziren, etekin gutxikoak. Donostiak eskualde horretan populatze edo lurraldetasunean oinarritutako kontrol zehatzago bat ezarri nahi bazuen, nolabaiteko abantailak eman beharrean zegoen. Horregatik, lurrak doan eman zituen. San Pedro inguruetan etxeak zein baratzeak egin nahi zituztenei Donostiako udalbatzak ez zien ezer kobratzen. Biztanle horiek, bi betebeharrak zituzten, besterik ez. Batetik, zein lur izango zen adierazten zuten udal-ofizialei jaten ematea. Bestetik, eskribauari ekintza idatziz jartzeagatik kobratzen zituen eskubideak ordaintzea. Garai hartan eman zen prozesuaren bi adibide ditugu: 1429 eta 1442ko bi dohaintza gutun, hain zuzen ere⁵. Lehenengoan, aurreko hamarkadetan ezarri zen biztanle baten ondorengoari egiten zitzaion dohaintza, Pedro Cotilloskoaren izen bereko semeari, alegia. Bigarrenean, Juan de la Canal eta Elbira Barrenetxeakoa senar-emazteei.

Bietan dohaintza zein baldintzatan egiten zen ageri da. Lurra jasotzen zutenek hiribilduarekiko zituzten betebeharrak betetzeko konpromisoa hartzen zuten. Horien artean honakoak aipa daitezke: udalbatzaren baimenik gabe lursaila ez saltzea eta ezta besterentzea ere; udalbatzaren mandatuak eta aginduak betetzea; eta honek ezarriko zituen petxu edo dirubanaketetan parte hartzea. Halaber, etxearen eraikuntzari eta lurraren gozamenari lotutako neurriak azaltzen dira. Batetik, lurra dohaintzan emango zen denbora mugagabea zen. Biztanle berriek udalbatzak kontrakoa erabaki arteko gozamina izango zuten; hala, kontratuan ezarritako baldintzak ez betetzekotan, lursaila beste pertsona baten eskuetara pasa zitekeen⁶. Suteak edo beste eragileren batek etxea suntsitu edo eraitsiz gero, udalbatzak lursail edo orubearen jabetza berreskuratuko zuen. 1442an, gainera, baste baldintza berri bat ageri da: dohaintza eman eta urtebete eta egun bateko epean etxerik eraikitzen ez bazen, lursaila beste batzuentzat izango zen.

Bi idatzietan kaiei egiten zaien aipamena ere azpimarratzekoa da. Orubea eta lursailarekin batera, ondoan, urarekin muga egiten zuten lurrak kai moduan erabiltzea ohikoa zen. Azpiegitura sendo bat baino, itsas-beheran agerian geratzen zen harriz, lohiz edo areaz estalitako eremuetan pentsatu behar dugu, bertan txalupak lehorreratu; edo bestela, lur edo arean sartutako zutoinak, ontziak horietan lotzeko⁷. Kaiei buruzko aipamenak, gainera, biztanle horiek itsasoarekin harreman estua zutela adieraziko luke.

Hamarkadak aurrera egin ahala, San Pedroko komunitatea finkatuz joan zen. 1450ean hiribilduak eta Altzak sinatutako sagardoaren hornidurari buruzko hitzarmenak agerian uzten du Pasaia

3. Hau guztirako, ZAPIRAIN KARRIKA, David; eta MORA AFÁN, Juan Carlos: «Altza: de los cubilares al concejo. Formación y características del régimen jurídico-político altzatarra», *BEHSS*, 32. zk., 1998, 535-577 orr.

4. IRIXOA CORTÉS, I.: «Atzeritarrak...», aip. lan.

5. Ikus IRIXOA CORTÉS, Iago: *Pasaia...*, aip. lan., 95 orr. eta ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, 609 au.- at. folk.

6. Halakorik 1520ean gertatu omen zen. Ikus ARChV. Pleitos Civiles. Quevedo, Fenecidos, 1349-2, 255 au.-at. folk.

7. 1442ko eskrituran, adibidez, hau aipatzen zen: "E más que entre la dicha vuestra tierra plaça e la dicha casa del dicho Martycot de Noguier ayades bos e el dicho Martycot para puerto común de los dos e de las dos casas (...) *segund otras casas semejantes*". ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, 609 au.- at. folk. Azpiegitura hauetarako, ikus GOIENETXE PATRÓN, Ramón: *Pasaia atlantikoa* (prentsan); IRIXOA CORTÉS, Iago: *Pasaia...*, aip. lan., 75-77 orr. eta TENA GARCÍA, María Soledad, aip. lan., 536-541. orr.

hainbat lekutako pertsonen ainguraleku zela⁸. Zazpi urte beranduago, 1457-1458 artean, sanpedrotarrek eliza propioa eraikitzeko asmoa agertu zuten, beraien behar erlijiosoei erantzun egokia emateko. Ordura arte inguruko beste elizetara joaten ziren horiek jasotzera, baina populatzea hasi eta hamarkada gutxiren buruan, hori egitea txiki geratu zitzaien⁹. Modu honetan, sanpedrotarrek beraien burua antolatzeke premia sumatu zuten: bizi ziren lekuan beraientzako azpiegitura izateak irtenbide azkarra emango zien eta gainera, ez ziren beste batzuen menpe egongo¹⁰. Ekintza honek argi adierazten du komunitate horren finkapena, Donostiarekin burututako hitzarmenak hiribilduarekiko menpekotasun nabaria islatzen bazuen ere.

Eraldaketa, baina, badian zehar ematen ari zen. Hor ditugu, adibidez, Donostiako erakunde zein familia garrantzitsuek egindako inbertsioak¹¹. Donibanen ere, gauzak aldatzen hasiak ziren. Martin Gartzia Likonakoak Donostia eta Hondarribiaren arteko liskarren inguruan 1455ean epaia eman zueanean, bokalearen bestaldean finkatutako populazioaren arrakasta agerikoa zela islatzen da, 1399tik ordura arte etxeak handitu eta zabaldu zirela aipatzen baitu. Baina ez da Donibaneko biztanleriaren antolaketa garatzen ari zelaren zantzu bakarra: hori dugu, besteak beste, 1450-1460 artean Txurru-tailako erroten eraikuntza. Halaber, 1455ko dokumentuak Hondarribiaren aldeko hainbat neurri ematen zituen. Aipagarriena, zalantzarik gabe, Mororen epaitik ordura arte Donostiaren jurisdikzioan erakitutako etxeak, Bidasoako hiribildura pasatzea¹².

2. LURRAK ERRENTAN? LEHENENGO ALDAKETAK (1473-1484)

Eliza eraiki eta urte gutxiren buruan, baina, aldaketa nabari bat eman zen sanpedrotarren egoeran, Donostiako udalbatza lurrengatik, urtean 5-10 marai bitarteko errenta edo zentsoa kobratzen hasi baitzen. Dokumentazioak ez du jarrera honen zergatia aditzera ematen, baina ditugun datuak lotuz, hainbat ondorio atera ditzakegu.

Batetik, San Pedroko komunitateak bizi zuen garapena. Itsasoarekin lotutako jarduerak zuten geroz eta garrantzia handiagoarekin batera, inguruko lurrek ustiapen sakonagoa ezagutu zuten. Biztanleek behar gehiago zituzten eta oinarrizko elikagaiak erein edo landatzeari ekin zioten, lursail horiek nahiko pobreak baziren ere. Hasiera batean, bertatik lortzen ziren fruituak Donostiako elizei hamarrenak eta hasikinak emateko balioko zuten, baina hazkunde demografikoarekin, inguruko lurren gaineko presioa areagotu zen, bertako lurretatik lehen baino mozkin handiagoa lortuz. Bertan landatutako aranondo, gereziendo, muxikondo, udareondo edo sagarrondoak bezalako fruta-arbolak eta baratzeak horren adibide dira. Hau ikusirik, ez litzateke harrizkoa lurren aprobetxamendu horren ildotik hiribilduak nolabaiteko etekinak lortzeko aukera ikustea:

«que después que se fisieron las dichas huertas en el dicho suelo se aprouechan d'ellas asy los vezinos e moradores de la dicha villa de Sant Sebastián, espeçialmente los que andan e siguen en el dicho lugar, allende de los dineros que lleuaron por ello, como por los veçinos e moradores del dicho lugar, que se han proueydo e proueen de la hortalisa que han menester para sus casas de las dichas huertas»¹³.

Mendi malkartsu eta sastrakaz betetako horietan gertatu zen eraldaketari arrantzarekin lotutako jarduerak gehitzen badizkiogu, agerikoa da Donostiak irabazi ekonomiko gehiago lortzeko aukera ikusi zuela. Batetik, hiribilduko elizei hasikin gehiago biltzeko abagunea eskaini zien. Bestetik, ekoiztutako produktuak donostiar merkatura bideratzeko aukera zegoen.

Etekin gehiago ateratzearekin batera, errentaren ezarpenak hiribilduaren testuinguru ekonomikoarekin zerikusia izan zezakeen. Hau da, Donostiaren gastuek gora egitea eta diru gehiago behar iza-

8. BANÚS Y AGUIRRE, José Luis: *El Archivo Quemado. Inventarios antiguos del acervo documental de la M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastián antes de la destrucción de 1813*, Dr. Camino, Donostia, 1986, 110 orr. Geroago, 1492, 1493 eta 1509an berriro egin zen. Ald. ZAPIRAIN KARRIKA, David; eta MORA AFÁN, Juan Carlos, aip. lan., 564-566 orr.

9. GOÑI GAZTAMBIDE, José: «Fundación de la iglesia de San Pedro de Pasajes (1457-1458)», *BEHSS*, 2. zk., 1968, 7-19 orr.

10. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, XCV au.-at. folk.

11. LANDA IURKO, Iñigo: «Engomezarren jabetzak La Herreran (1467-1574)», *Altza, hautsa kenduz*, V. zk., 1999, 41-76 orr.

12. Pasaiaiko Udal Artxiboa, 1665-1, 8 at. fol. edota ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, DXIV au. eta hh., bereziki DXXV at.-DXXVI au. folioak. Soledad Tenak aldiz, Likonak etxe horiek Donostiako jurisdikziopean geratu zirela zioen. Ald. TENA GARCÍA, María Soledad, aip. lan., 559-560.

13. ARChV. Pleitos Civiles, Fernando Alonso, Fenecidos, 1332-1, 97 at.-98 au. folk.

tea. Azken hipotesi honen ildotik, 1497an lekukorik zaharrenek esaten zituztenak kontutan hartu behar ditugu. Izan ere, errenta 1473-1477 inguruan ezarri zela adierazten dute:

«e que las dichas huertas que de antes estauan fechas e plantadas, que las tenían gran tiempo libres e hesentas, aprobechándose delas [sic] como de suyas, *fasta que puede aver beynte anos poco más o menos tienpo qu'el dicho conçejo* (...) *de la dicha villa les echó de çenso a cada vna d'ellas e a algunas d'ellas a çinco maravedis, a otras a dies*»¹⁴.

Data hauek ez dira zorizkoak. Are gehiago, aldaketa garai batean txertatzen dira, 1473tik Errenteria eta Donostiaren arteko liskar odoltsuak gertatuko baitira. Honen baitan, 1475ean badiaren jurisdikzioari buruzko epai berri bat eman zen. Donostiak zituen eskumenak berrestez gain, neurri berriak eman ziren. Izan ere, orduz geroztik portuzainak izendatzeko eskumena Donostiak bakarrik izango zuen. Ofizial hauek portu eta urari zegozkien zergak eta eskubideak jasotzeaz gain, Errenteria eta Oiartzungo itsasontziek zeramaten karga ikuskatzen zuten; merkatal trafikoa zaintzen zuten eragileak ziren, beraz. Ondorioz, epai berriaren bidez, Donostiak badiako portu-mugimenduaren kontrol zorrotza ezartzeko aukera bikaina izan zuen¹⁵.

Bestalde, 1478ko irailean Donostiak eta Oiartzunek elkarren arteko bake hitzarmena sinatu zuten, Pasaiaiko portuaren inguruan izandako liskarrak zirela eta. Hartutako erabakien artean lonja baten eraikuntza adosten zen, Donostiaren jurisdikzioan. Eraikin horretan atzerritarrek Oiartzunera zeramatzaten aleen erdia deskargatuko zuten eta bailaratik zetorren burdina ere, bertan ikuskatuko zen¹⁶.

Momentu hartan Donostia merkatal garraioari buruzko abantailak lortzen ari zen. 1477an Errege Katolikoek gune harresituaren ondoko eremuan lonja bat eraikitzeke baimena eman zioten, eta hiribilduak eraikitzeke erabakia hartu zuen urte hartako martxoan¹⁷. Eraikin honen bidez, hiribildura iristen ziren merkatalgaien ikuskatze zorrotzagoa egiten zen, han bertan deskargatzen baitziren, eta horrez gain, produktuak saldu aurretik aplikatzen zitzaizkien zergak biltzeko lekua zen. Hitzarmenaren bidez, beraz, Urumeako hiribilduak badiaren lonja bat eraikitzeke abagunea zuen, bertara iristen ziren produktuak ikuskatzeko aukera ezin hobea eskainiz.

Aurreko akordioa bete ez bazen ere, Donostiak bere eragina eta kontrola areagotzeko plana burutu zuen. Lonja bat eraiki ordez, beste eraikin esanguratsu bat egin zuen, ziurrenik 1476 frantses inbasioa gertatu ondoren. San Pedroko dorreaz ari gara. Defentsa tresna izateaz gain, eraikina portuzainen egon-leku ere bihurtu zen, bertatik ateratzen eta bertara sartzen ziren merkatalgaiak kontrolatzeko azpiegitura, beraz.

Izan ziren istiluek eta dorrearen eraikuntzak gastuen igoera ekarriko zutela uste dugu. Donostiak diru gehiago beharko zuen hauei aurre egiteko eta hala, zentsoa kobratzeko erabakia hartuko zuen. Hiribilduak hizkuntza apropos bat erabiliko zuen horretarako: ordainketak sanpedrotarren babes eta defentsa gastuei aurre egiteko zirela argudiatuz, adibidez. Egia da dokumentazioak ez zuela hipotesi honen inguruan datu askorik azaltzen, baina badakigu sanpedrotarrek zentsoaren ordainketa arazo handirik gabe onartu zutela; batetik, nolabaiteko presio edo beldurra zutelako, baina bestetik, ordaindu beharrekoa kopuru txikia zela iruditu zitzaielako¹⁸.

Zentsoaz gain, baina, Donostiak beste erabaki batzuk hartu zituelakoan gaude; 1489ko ordenantzetan jaso ziren baldintza gogorak, hain zuzen ere. Donostiaren ustetan, biztanle horiek zeuden geografia esparruak ez zuen merkataritzaren hedapenari erantzuteko azpiegitura garrantzitsurik egiteko aukera ematen. Itsasoko jarduerekin zerikusia zuten eraikin garrantzitsuenak hiribilduan egongo ziren, San Pedro atsedean leku edo denbora jakin baterako ainguraleku bihurtuko zelarik. Horregatik, bertan burutzen ziren hainbat lan hiribilduan zentralizatzeko erabakia hartu zuen: arrainaren ontze eta lehorteza, badiara iristen ziren produktuen lurreratzea edota sanpedrotarrek zituzten hornidura beharrak hiribilduaren interesen menpe jartzea.

14. Juangi Isastikoaren lekukotza. *Ibidem*, 121 at. fol.

15. IRIXOIA CORTÉS, Iago: *Pasaia...*, aip. lan., 97-100 orr. Epaierako, CRESPO RICO, Miguel Ángel; CRUZ MUNDET, José Ramón; eta GÓMEZ LAGO, José Manuel: *Colección documental del Archivo Municipal de Rentería. Tomo II (1470-1500)*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1997, 66. dok.

16. CRESPO RICO, Miguel Ángel; CRUZ MUNDET, José Ramón; eta GÓMEZ LAGO, José Manuel, aip. lan., 70 dok.

17. *Ibidem*, 65. dok.

18. «a este testigo le han hecho pagar çierto çenso de vna verta que tenía (...) qu'el dicho çenso no se puso de su consentymiento, saluo que como eran superiores, por fuerça e contra su voluntad obedesçianlo lo que les mandavan. Fue preguntado que pues en la tyerra ayva justicia de Sus Altezas al tienpo que les pusieron la dicha ynposyçión que por qué no reclamaron e se quexaron. Dixo que porque era poca cosa e por no se poner con ellos en plito e diferencia». ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, LXXXIV at. fol.

Hasiera batean neurriak eramangarriak izango ziren, baina hamarkadak aurrera egin ahala San Pedroko populazioa handitzen zihoan eta badiak geroz eta behar gehiago zituen. XV. mendearen bigarren erdialdetik badiak loraldi garaia hasi zuen eta sanpedrotarrei ere eragin zien¹⁹. Horregatik, zentsoak eta baldintza gogorrek, hiribilduarekiko zuten harremanaren inguruan hausnarketak egitera eramango lituzke San Pedroko biztanleak. Zer esanik ez, Donostiaren jurisdikziotik at zeuden badiako lurraldeetan garapena argia zenean. Zentsoaren eta beraien jardueren gaineko kontrolaren ondorioz, sanpedrotarrentzat garai gogorak etor zitezkeen, baina gertakariak aukera bat eman zieten denbora gutxira, 1484an hain zuzen ere.

3. SAN PEDROKO AURRERA PAUSOA, ARAZOEN AITZINDARI: UDAL-LURREN SALMENTA (1484)

Urtean hartan Donostiako hiribilduak pairatutako izurriteak ondorio latzak izan zituen. Jende askok hiribildutik ihes egin zuen, tartean udalbatza osatzen zuten hainbat ofizialek. Egoeraren larritasuna ikusita, eta honi aurre egiteko asmoz, hiribildu barruan geratu zirenek udalbatzara ospatu eta ahalordea eman zuten urte hartako alkateen eta Migel Otsoa Olazabalgoa hamabi nagusiaren alde. Helburua hainbat hiri-lur saltzea zen, kalteei aurre egiteko eta San Sebastian elizatik gertu zeuden erroten eraikuntza amaitzeko beharrezkoa zen dirua lortzeko asmoz. Saldu ziren lurren artean, Usurbilerako bidean eta San Pedron zeuden batzuk zeuden²⁰.

Momentu horretan halako ekintzak egitea arazoak ekar zitzakeen. Hiribildutik alde egitearen ondorioz udalbatzarretan parte hartzen zuten auzotar gehienak falta zirenez, juridikoki gehiengorik gabe hartutako erabakiak ziren; etorkizunean, gauzak beraien onera itzultzerakoan, erabaki horiek zalantzan jarri zitezkeen. Eta hori izan zen San Pedroko lurren salmentarekin gertatu zena. 1497an arazo hau agerian geratuko da, baina ika-mikak 1484an bertan hasi ziren, urte horretako udalbatza osatzen zuten hainbat auzotarrek salmenta zalantzan jarri baitzuten. Batetik, erregeen baimenik gabe (alegia, legearen aurka) egin zelako; bestetik, halako erabakiak hartzeko beharrezkoa zena baino jende gutxiago elkartu zelako eta azkenik, urte hartan San Pedro kofradiako maioral zen Juan Bono Errialdekoak salmenta errefusatu zuelako²¹. Edonola ere, udalbatzak lur horiek enkantean ateratzeko erabakia hartu zuen. Juan Santanderkoa izan zen posturagilerik altuena, baina ez zen bere kabuz ari; aitzitik, sanpedrotarren izenean ziharduen. Ondorioz, bertako lurrak eskuratu zituztenak sanpedrotarrak ziren; aurretik ustiatu zituztenak, alegia²².

Udalbatzak lursail horiek saltzeko hartu zuen erabakiak hiribilduan batzartutakoen artean hainbat eztabaida sortu bazituen, San Pedron burututako salmenta prozesua ere ez zen guztiz lasaia izan. Lurrak jabetzan eskuratzeko aukeraren aurrean sanpedrotarrak ez ziren oso gogotsu agertu. Are gehiago, 1497ko auziko hainbat lekukotzek behin baino gehiagotan diote donostiarrek lur horiek eroastera behartu egin zituztela, mehatxu artean²³.

Mehatxu horiek Donostiako udalbatzak diru-sarrerak lehen bait lehen lortzeko zuen presa islatzen dute. XV. mende amaierako auzian, behin baino gehiagotan aipatzen da lurrak halamoduz saldu zirela, balio zutena baino diru-kopuru txikiagoan. Hiribildua, gainera, jakitun zen Pasaiaiko lur horien pobretasunaz eta sanpedrotar ez zirenentzat zuten erakargarritasun ezaz. Ordurako, lur onenak, emankorrenak edo nekazal zein abeltzaintzarako onenak zirenak pertsona edo familia batzuen esku zeuden, besteak beste, San Matet, Trintxer eta Donostiako oligarkiaren kide batzuen esku (Engomeztarrak, Okendotarrak edo Durangotarrak, kasu). Baina bertako biztanle gehienak itsasoa

19. Besteak beste, Ingalaterrarekin loturak areagotu ziren. Ikus IRIJOA CORTÉS, Iago; eta MARTÍN SÁNCHEZ, David: *Errenteria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)* (www.errenteria.net/ue/html/41/3863.shtml), eta IDEM: «Errenteria XVI. mende hasieran: merkataritza eta gizarte», *Bilduma*, 24. zk., 2012 (ale monografikoa).

20. LARRAÑAGA ZULUETA, Miguel; eta LEMA PUEYO, José Ángel: *Colección de Documentos Medievales del Convento de San Bartolomé (1250-1515)*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1995, 62. dok. Ald. IRIJOA CORTÉS, Iago: «Finanzas concejiles e irregularidades en San Sebastián a fines de la Edad Media (1489-1517)», *BEHSS*, 42. zk., 2008-2009, 27-28 orr (9-54). Salmenta hauen inguruan, LANDA IJURKO, Iñigo, aip. lan. eta IRIJOA CORTÉS, Iago: «Botere guneak Erdi Aroko Donostian: San Bartolome komentua (XIII. mendetik XVI. mende hasiera arte)», *BRSBAP*, LXV. zk., 2009, 21-22 orr. (5-56).

21. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, CCCCLX au. fol. Halaber, badakigu 1486an hainbat ika-mika izan zirela 1484an Migel Otsoa Olazabalgoak hamabi nagusi bezala izan zuen jarduna zela eta. IRIJOA CORTÉS, Iago: «Finanzas concejiles...», aip. lan., 45. orr eta 115. oharra.

22. Ald. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, LXVII at.-LXVIII au. folk.; ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1332-1, 90 at.-91 at., 113 at.-115 au. folk.

23. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1332-1, 180 at.-181 at.

lan leku bazuten ere, ordura arte ustiatu zituzten lur horiek galtzeak beraientzat larria izango litzateke, oinarriko elikagai eta produktuak lortzeko funtsezkoak zirelako. Sanpedrotarrek, beraz, lursail horiek erosi zituzten.

Ehun urte baino gutxiagoren buruan, Donostiaren ekimenak garrantzia ez ezik, arrakasta lortu zuen. Azken hamarkadetan baldintzak gogortu baziren ere, sanpedrotarrek beraien hainbat behar propio asetzeko ekimenak lortu zituzten. Elizaren eraikuntza izan zen horietako bat, baina garrantzitsua, ezbairik gabe, Donostiako udalbatzarenak ziren lurak jabetzan eskuratzea izan zen. Egoera berriak beraien garapena bermatzeko balio izan zezakeen, baina, zoritxarrez, ez zuen luzaroan iraun.

4. TENTSIOAK AREAGOTUZ (1487-1497)

1489rako Donostiak San Pedrokekiko jarrera guztiz aldatu zuela dirudi. XIV. mende amaieran zonalde horren populatzea bultzatzeko, erraztasunak eta laguntza eman zituen. Urte hartako ordenantzatan ikusten ditugun neurriak, aldiz, guztiz bestelakoak dira: badiako gunen horren gaineko kontrol zorrotzaren adierazle dira.

1489 urte garrantzitsua izan zen Donostiako historian. Orduan gertatutako suteak hiribildua guztiz suntsitu zuen, eta, sinbolikoki, Erdi Aroari amaiera eman zion. Testuingurua ez zen batere lasaia. 1480-1521 artean Donostiako bizitzak hamaika tirabira ezagutu zituen eta tentsioz beteriko garaia izan zen, barealdiak barealdi²⁴. Donostiak araudi berri bat egin zuen 1489an bertan. Suaren ildotik, eta hiribilduaren suntsipena aitzakiatzat hartuta, udalbatzak ez zuen aukera galdu udal zein ohiko bizitzako hainbat arlo arautzeko, San Pedrori buruzkoak tartean.

Ordenantza hauek kontrol zorrotza ezartzen zieten komunitate horretako biztanleek bideratzen zituzten jardueri. Batetik, lurreratzen nahiz ontziratzen ziren produktuei buruzkoak aipa ditzakegu. San Pedron ezingo zen inolako karga eta deskargarik egin alkate eta errejidoreen baimenik gabe: ez gari, bihi, gatz, sardina, arrain fresko nahiz gatzatuarena eta ezta beste inolako merkatalgairerik ere. Halaber, sanpedrotarrek beraien bizilekura gari eta bihirik itsasoz eramatea debekatua zuten; halakorik egiteko alkate eta errejidoreen baimena behar zuten. Lurrez garraiatzekotan, ordea, ez zuten inolako eragozpenik. Bestalde, sanpedrotarren arrantza jarduerak eta honi lotutakoak mugatzen ziren: alkate eta errejidoreen baimenik gabe ezingo zen kongrio, katu-arrai, mielga edota beste arrain handi zein txikiren lehorte eta zatitzea San Pedron egin. Azkenik, sagardo ekoizpenari buruzko neurriak eman ziren. Besteak beste, sanpedrotarrei, ekoizten zuten sagardoaz beraien ontziak hornitzeko eskumena ematen zitzaien, betiere Donostiak Altzarekin zuen hitzarmena betetz²⁵.

Xedapen hauek San Pedroko ekonomia jarduerak gogor mugatzen zituzten, hiribilduaren eta gunen harresituan bizi ziren biztanleen mesedetan, garai hartan ohikoa zen bezala²⁶. Hiribildu ezberdinek oso barneratua zuten ideia zen hori. Donostiako kasuan Altzak sagardoa eskaintzen zuen; Pasaia, aldiz, arraina.

Ohartu behar dugu neurri hauek ez zirela berriak; aitzitik, guztiak 1489 urtea baino lehenagotik indarrean zeuden. Zoritxarrez, ez dakigu noiz ezarri ziren, koaderno berriak ordura arte bezala mantendu zituen, edo hemen jasotzerakoan aldaketaren bat egin zitzaien ala ez²⁷. Beraien zorrotztasuna ikusita, sutearen ondorioz sanpedrotarrek hiribilduarekiko harremanetan aldaketa bat espero zutela pentsa dezakegu. Koaderno berriak, baina, argi utzi zuen hori ez zela emango. Gainera, 1488-1491 artean araudi horren onarpen prozesuak hainbat fase pasa zituen eta hasieran adostutako hainbat xedapen aldatu egin ziren²⁸. San Pedrokekiko harremana arautzen zuten puntuek baina, bere horre-

24. AZCONA, Tarsicio de: «El País Vasco durante la Guerra de las Comunidades. Aspectos referentes a la historia de Guipúzcoa», *Historia del Pueblo Vasco*, 2, Erein, Donostia, 1979, 59-110 orr.; GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto: «La Comunidad de San Sebastián a fines del siglo XV: un movimiento fiscalizador del poder concejil», *Espacio, Tiempo y Forma*, III, 6. zk., 1993, 545-572 orr.; GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto: *Gobernar la ciudad en la Edad Media: Oligarquías y élites urbanas en el País Vasco*, Arabako Foru Aldundia, Vitoria-Gasteiz, 2004, 240-246; IRIJOA CORTÉS, Iago: «Finanzas concejiles...», aip. lan.

25. AYERBE IRIBAR, María Rosa: «Ordenanzas municipales de San Sebastián de 1489. Edición crítica», *BEHSS*, 40. zk., 2006, 11-91 orr., 97, 103, 104, 105, 134, 143 eta 144 ordenantzak. 113. ordenantzak, berriz, Donibanetik eta beste hainbat lekutatik zetorren arrainaren salmenta arautzen zuen.

26. Ikus, besteak beste, GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto: *Gobernar la ciudad...*, aip., lan., 121-137 orr.; SORIA SESÉ, Lourdes: *Derecho municipal guipuzcoano (categorías normativas y comportamientos sociales)*, IVAP-HAEE, Oñati, 1992.

27. Geroagoko kexuak ikusita, gure ustetan ez zen inolako aldaketarik emango.

28. GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto: «La Comunidad...», aip. lan., 556 orr. eta 15 oharra eta BANÚS Y AGUIRRE, José Luis, aip. lan., 115 orr.

tan iraun zuten. Ondorioz, hiribilduaren eta arrantzale eta marinelez osatutako komunitate txiki horren arteko tirabirak denbora gutxian agertuko zaizkigu. 1490eko abuztuaren 14an, jada, bi alde- en arteko tentsioak agerikoak dira²⁹.

Tirabiren lehenengo zantzuak, ordea, 1487an ditugu, baina udalbatzarekin izan ordez, Donostia-ko San Pedro arrantzaleen kofradiarekin izan ziren. Erakunde honek, Santa Katalinakoarekin batera, hamaika istilu eta tirabira protagonizatu zituen XV. mende amaieran, 1487an biak debekatu ziren arte³⁰. Udal ordenantzen gaureguneratzearekin batera, beste horrenbeste egin zen bi kofradia horien araudiekin. Honek guztiak San Pedron berebiziko eragina zuen, oso gutxitan aipatu bada ere, bertako biztanleak San Pedro arrantzale-kofradiako kide zirelako.

San Pedro kofradiako ordenantza berrietan (1489-1491), erakundeak jurisdikzioan zuen nolabait-eko eragina agerian uzten da. Bere maiordomoaren eskumenak arrantzaren inguruan hiribilduko eta *jurisdikzioko* maisu eta arrantzaleen artean sortutako liskarretara mugatu bazen ere, eremu harresitutik kanpokoen aipamenak oraindik sanpedrotar batzuen artean eragina izan zezakeela adierazten digu. Alabaina, karguen hauteskundeak *hiribilduko* maisu eta arrantzaleak biltzen zituen batzar nagusi batean ospatuko ziren; bileran, beraz, jurisdikzioko kofradeek ez zuten parte hartuko. Bestalde, oso esanguratsua da arrantzale-erakundearen araudi berriak sanpedrotarren inguruan neurri adierazgarririk ez jasotzea. Are gehiago, Pasaiari aipamena egiten dion bakarra esparru geografikoari buruz ari da, ez bertako komunitateari buruz³¹.

Azken honek, araudi berriak jurisdikzioko arrantzaleengan aurretik izan zezakeen eragina ahul- tzen zela islatzen du. Honek aldaketari bidea ireki zion eta 1497rako, sanpedrotar gehienek kofrade izateari utzi zioten, beste hainbatek oraindik erakundeko kide izaten jarraitzen bazuten ere³². Diru- dienez, kofradiaren eraldaketak sanpedrotarrek lehenagotik zituzten eskubideen galera ekarri zuten eta hala, erakunde horretan sartuta egoteak ez zuen abantaila askorik eskainiko³³. Oso esanguratsua da kofradia debekatu zen garaian, beraren eta sanpedrotarren arteko lehen tirabirak gertatzea. 1487ko abenduan, Errege Katolikoek Gipuzkoako korrejidoreari eta Donostiako zein Probintziako justiziei sanpedrotarrak babestea agintzen zieten, donostiarren asmoen aurrean³⁴.

Baina kofradiaren arteko arazoak goiztiarrak badira ere, XV. mendeko auzian ematen den ezta- baida nagusia lursailen jabetzarena da. 1489ko sutearen testuingurua ikusita, ez litzateke harritze- koa izango, 1484an gertatu bezala, kalteen ondorioz udalbatzak enkantean hainbat lur atera nahi izatea, gastuei aurre egiteko. Zeintzuk izan zitezkeen jakiterako orduan, aurreko urteetan saldutako- en zerrenda ikusiko zuen eta bertan topatu 1484ko batzuk ez zirela guztien adostasunarekin egin. Hala, udalbatzak ez zuen aukera galdu eta urte hartako salmenta indargabetzea erabaki zuen. Horretarako hainbat arrazoi jarri zituen: besteak beste, garai hartan udalbatza guztia bilduta ez zegoela edo balio zutena baino prezio txikiagoan saldu zirelaren argudioak erabili zituen³⁵.

Donostiarentzat, lurak berreskuratzea oso garrantzitsua zen. Sanpedrotarrek eremu horiek jabe- tzan bazituzten, udalbatzak ezer gutxi egin zezakeen; behin berreskuratuta, aldiz, askatasuna zuen. Honek hiri-ondasunak handitzeko aukera ematen zion, baita lur horien kudeaketa nahi zuen moduan antolatzeko abagunea ere. Honen bidez, etekin edo dirusarrerara handiagoak lortuko litzuke. Besteak beste, nahi zuenari errentan emango zizkion edo, bestela, Donostiaren alde egiten zuen per- tsonaren aldeko dohaintza egingo zuen³⁶.

Kofradiaren inguruko liskarrak, Donostiaren sutea eta hiribilduaren berregituraketa, San Pedroren garapen ekonomikoa zailtzen zuten neurriak mantentzea eta lursailen inguruko eztabaidak; egoera

29. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, XXIV at.

30. GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto: *Gobernar la ciudad...*, aip. lan., 436-437 orr. eta AYERBE IRIBAR, María Rosa: «Ordenanzas de la cofradía de mareantes de San Pedro, en San Sebastián (1489)», *BEHSS*, 41. zk., 2007, 417-437 orr. GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto: «La comuni- dad...», aip. lan., 552-553. orr.

31. Hamalagarren ordenantzak igandetan eta jai egunetan hiribilduan edo Pasaiako portuan merkatalgaien lurreratze edo ontziratzea debekatuko du. AYERBE IRIBAR, María Rosa: «Ordenanzas de la cofradía...», aip. lan., 435. orr. Ald. IMAZ, José Manuel: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI (Documentos de la época)*, GFA, Donostia, 84-85 orr.

32. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, LXXXVII at.-LXXXVIII au. folk.

33. «... que en tiempos antes que la dicha cofradía se desatase syenpre davan los de San Sabastyán alguna limosna a los pobres pescadores del Pasaje (...) e que después acá, puesto que los del Pasaje contribuyen para la lumbre que se fase, de lo que sobra no dan nada a los pobres del Pasaje como solían antes...». Ibidem, XCVIII at. fol.

34. AGS. RGS. 1487-XI, 24 fol.

35. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, CCII au. eta hh.

36. Batzuen arabera, lursail batzuk beste pertsona bati saldu zitzaizkion. Ibidem, 5 au. fol. Bestalde, badugu bi dohaintzen berri: bata, 1492an Domingo Cotilloskoari egindakoa eta bestea, 1517an Migel Arriagakoari egindakoa. Ikus, hurrenez hurren, AHPZ. Híjar, P/1-147-2-41 eta ARChV. Pleitos Civiles. Quevedo, Fenecidos, 1349-2, 143 au. -144 au. folk.

berri honen aurrean ez da harritzekoa handik gutxira sanpedrotarrek beraien kexuak adieraztea; zer esanik ez itsas-garraioan oinarritutako hazkunde ekonomiko garaian gaudela kontutan hartuta. 1487tik aurrera ikusten ditugun talken ondorioz, tentsioak pixkanaka gora egin zuen, lehertu arte. Arazoak 1491n eta 1492an agertzen zaizkigu baina ezegonkortasuna 1495 urte inguruan sakondu zela dirudi. Orduan, Donostiarekin zituzten arazoetan sortutako gastuei aurre egiteko, sanpedrotarrek diru-banaketak edo errepartinenduak burutu zituzten, udalbatzari baimenik eskatu gabe³⁷.

1497an tirabirak ezin argiagoak dira. Otsailaren 20an, Donostiak Pedro Villaviciosakoa eta Anton Gayangoskoa atxilotu zituen, 1484an egin zen lursailen salmenta gutuna garaiz ez aurkezteagatik. Martxoaren 18an berriz, San Pedron, bertako hainbat biztanlek Domingo Guarnizokoa eta Migel Isasakoa donostiarrei kexuak helarazten zizkieten, pinaza batean arrantzatu berri zuten legatza atxikizteagatik³⁸.

Arazoa korapilatzen hasia zen. Apirilean Errege Katolikoek Alvaro de Porras korrejidoreari agindu eman zioten, arraina eta beste oinarritzko gaien hornidurarekin zerikusia zuten salaketen inguruan ikerketa egin zezan. Sanpedrotarrek Donostia salatzen zuten, baimenik gabe kargatu edo lurretatzen zuten edozein produktu atxikitzen zielako. Era berean, arrantzatzen zuten arraina zatitu eta lehortzea debekatzen zitzaizela adierazten zuten, eta garia eta aleak lurrez garraiatzea behartzen zituztela³⁹. 1489ko ordenantzen xedapenak, beraz, sanpedrotarren kexu nagusiekin harremana zuten.

Baina beste idatzi bat da egoeraren larritasunaren erakusgarri: 1497ko maiatzaren 25ean sanpedrotarrek emandako ahalordea, hain zuzen ere. Donostiaren aurka auzietan aritzeko helburuarekin egindako eskritura honetan, 101 (!) sanpedrotarrek parte hartu zuten eta kopuru hau gutxi balitz, falta zirenak beraiekin bat egingo zutelara agerian uzten zen⁴⁰.

Partaidetza altu honek hiribilduari komunitate oso bat aurrez-aurre zuela adierazten zion. Arazoa, beraz, ez zen nolana hiko. Baina ordurako Donostiak barne-testuinguru istilutsua gailenduta zuen eta jarrera irmoa aurkezteko egoeran zen. Ez zuen inolako zalantzarik, eta azken hamar urteetan sortutako tirabirei erantzun gogorrago bat emateko prest agertu zen. Hala, 1497ko ekainean, sanpedrotarrek 13 urtez beraien inguruetan zeuden lurren jabetza izan ondoren, udalbatzak hainbat ofizial eta auzotar bidali zituen horien gain zituen eskubideak berretsi edo berreskuratzeko asmoz, eta ez era baketsuan gainera.

5. TENTSIOEN GORENA: 1497-1503 ARTEKO AUZIA

Sanpedrotarrek aurkeztutako lekukotzek diotenean oinarrituz, badirudi 40-50 gizon armatu San Pedrorira iritsi, baratze eta lursailetan sartu eta bertan hazten ziren zuhaitzak eta barazkiak moztu eta txikitu zituztela:

«estando en posesión paçíficamente d'ellas, tenyéndolas plantadas de muchos árboles e frutales e de hortaliza para pro y mantenymyento de sus casas e auyendo las dichas partes contraryas más ha de dose anos vendidas a los dichos mys partes en todo y qualquier derecho e recurso en las dichas huertas e suelos d'ellas les pertenesçiese e pudiese pertenesçer de hecho, e con mano armada con grand escándalo e alboroto fueron a talar e talaron las dichas huertas e cortaron los árboles e frutales que en ellas estauan e arrancaron e destruyeron toda la hortalisa que en ellas estava (...) pusyeron grandes penas a los dueños d'ellas que no entrason [sic] en las dichas huertas tentando de los despojar de la posesión d'ellas...»⁴¹.

Denborarik galdu gabe, sanpedrotarrek ordezkariak izendatu zituzten udalbatza auzitara eramateko. Ordutik, eta 6 urte luzez, ehunka folio pilatu egin ziren Errege-Txantzilleritzan, bi aldeen arteko lekukotza eta alegatuekin.

37. AGS. RGS. 1499-VII, 182 fol. 1491 eta 1492ko istiluetarako, ikus AGS. RGS. 1494-V, 427 eta 441 folk. eta AGS. RGS. 1492-IX, 133 fol.

38. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, 1330-1, XXVII au.-XXVIII au. folk.

39. AGS. RGS. 1497-IV, 175 fol.

40. «...faziendo por nos e por todos los otros vezinos del dicho lugar avsentes (...) que con nosotros se querrán aderir...» (ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, 1330-1, XXVI au.-XXVII au. folk.).

41. Ibidem, VIII au.-at. eta CLIII au.-at. folk. Prozesuaren laburpenerako, ikus Erreterriako Udal Artxiboa, C-5-I-1-16.

Funtsean, pasaitarrek lur horien jabetza 1484tik beraiena zela zioten. Ondorioz, Donostiako udalbatza ezin zen beraietan sartu, are gutxiago indarkeria jarrera batekin⁴². Baina argudio nagusiak lursailen inguruan baziren ere, San Pedrok beste hainbat gai salatu zituen auzian zehar. Horietako batzuk 1489ko ordenantzekin zerikusi zuzena zuten, hala nola, oinarrizko produktuen hornidurari lotutakoak.

Hor ditugu, adibidez, gari eta aleei buruzkoak. Sanpedrotarrek itsasoz era askean ekartzea galarazten zitzaizela salatzen zuten. Halakorik egiteko udalbatzaren baimena behar zuten eta askatasunez egiten zutena lurrezko garraioa zen, emakumeek buruan bihiak eramanez⁴³. Komunitate pasaitarren ustetan, itsasoz ekartzea askoz merkeago eta erosoagoa zitzaien, eta hori eskatzen zuten⁴⁴.

Arrantzatutako arrainaren inguruan ere kexuak agertu zituzten. Sanpedrotarrek arrantzatutakoa harrapatu eta berehala badian lurreratzea debekatua izateaz gain, arrainaren lehorte eta ontzea galarazita zuten. Izan ere, 1489ko ordenantzek oso argi arautzen zuten arrantzatutakoa zuzenean hiribildura eraman behar zela. Gure protagonistek, aldiz, arrantzatutakoa San Pedron bertan lurreratu, idortu eta gero hiribildura eraman nahi zuten, honela hornidura erosoagoa eta merkeagoa zitzaielako. Lekuko batzuek, gainera, pasaitarren eskaera hau aurreko hamarkadetan betetzen zela zioten⁴⁵.

Okelaren hornidura zen sanpedrotarrak kezkatzen zituen beste gaietako bat. Garai hartan, Donostiako udalbatzak errentan ateratzen zuen; hiribilduan, aldiz, hornidura askea zen. Sanpedrotarrek ere, hala egin nahi zuten. Hornidura askea izanez gero, herrian hainbat harakin egongo lirateke, honek beraien arteko lehiakortasuna areagotuko luke eta, ondorioz, negozioak aurrera egiteko salneurri eta produktu lehiakorrek beharko lituzteke. San Pedroko haragi hornidura errentan ateratzeak berriz, ez zuen okelaren kalitatea bermatzen; aitzitik, errentatzaileak etekina bilatzen zuen heinean, prezio altuagoz gain berari merke zitzaion produktua saltzen zuen, kalitate eskasekoa alegia. Garai hartan bizi zen egoera larria zen, sanpedrotarrek –edo hori zioten beraiek– bertan erostea baino, nahiago zuten Donibane edo Erreteriarra joan eta produktua hemen eskuratzea.

Horniduraren gaiarekin amaitzeko, sagardoari buruzko kezkek azaltzen zituzten. Zehazki, hornidura askea eskatzen zuten eta ez, ordura arte bezala; hau da, hiribildu barruan hornitzea edota udalbatzak adierazitako hainbat etxetan⁴⁶.

Elikagai eta jakiez gain, beste salaketa batek sacramenteroen jardunean zuen oinarria. Agidanez, hainbat urtetatik ordura arte beraien eskumenak areagotu ziren, eta beraien jarduna gehiegikeriaz beteta zegoela adierazten zuten sanpedrotarrek. Ofizial horien inguruko hainbat berri ematen zituzten, guztiak eroskerien inguruan. Juan Gaiangoskoak adibidez, Marota eta Domenja ahizpengandik eta Marota izeneko beste emakume batengandik, Joakin izeneko sacramenteroak hainbat diru jaso zuela zioen.

Udalbatza ez zen, baina, sanpedrotarren jomugan zegoen erakunde bakarra. Oraingoan ere San Pedro kofradiaren inguruko salaketak egin ziren. Batetik, kofrade izatera behartzen zituztelako; bestetik, San Pedroko arrantzaleek erakundetik ez zutelako inolako laguntza edo abantailarik jasotzen.

Azkenik, erlijio munduko kexuak agertzen ziren, bereziki zerbitzuen eskasiarekin zerikusia zutenak. Batetik, San Pedro elizan ezin zela bataiorik egin. Bestetik, sakramentuak jasotzeko hamaika arazo zeudela. Hauen kudeaketa hiribilduko kabildoaren esku zegoenez, honek hartutako erabakien zain geratzen ziren. Apaiza noizean behin bakarrik joaten zen eta sanpedrotarren beharrak ez ziren eraginkortasunez betetzen. Zerbitzu falta honen ondorioz, hiribilduan egoera zailtzen zenean (izurriteak, gaixotasunak edota suteak medio) pertsona ugari sakramenturik jaso gabe hiltzen ziren; are gehiago, askotan, hiribildura bataiatzera eramaten zituzten umeak bidean hiltzen ziren, komunikabi-

42. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, X at. fol.

43. Honen inguruan oso salaketa bitxia egiten da. Zehazki, emakume askok garraioa haurdun zeudela egiten zutela eta bidean egindako esfortzuen ondorioz, umeak galtzen zituztela: «...que beniendo de la dicha villa de San Sebastián mugeres preñadas para el dicho lugar del Pasaje con trigo, han abortado e perdido las criaturas que trayan en los cuerpos en el camino...». ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1332-1, 118 au. fol.

44. Ibidem, 34 au., 45 at. eta 156 au. fol.

45. Ibidem, 156 at. fol. Esteban Altxatekoak, 1450 urte inguruan donostiarrak arraina lehorte baimena ematen zuela aipatzen zuen. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, CXVI at. fol.

46. «que los de las otras aldeas de la villa durante la cosecha fassen sus prouisiones como bien les está, e a los vesynos del Pasaje defienden los de la dicha villa que no hagan prouisión saluo de dentro d'ella o de çiertas casas sennaladas de su juridición, por manera que a cabsa d'esta estrechura les cuestan los mantenimientos muy caros». ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, CLXXXVIII au. fol.

deen egoera kaskarra dela eta. Horregatik, bertara joan baino, hainbatek nahiago zuten beraien seme-alabak inguruko elizetan bataiatzea: Donibanen, Lezon, Errenterian edo Altzan⁴⁷. 1458ko hitzarmenean ezarritako baldintzak txiki geratzen ari ziren, nonbait.

Ordenantzetan xedatutako neurriekin batera, 1497an horren berriak ez ziren eskaerei ere lekua egin zitzairen. Azken finean, salaketa hauek guztiak populazioaren garapena bermatu eta beraien zerbitzu egokiak emateko nahia islatzen dute. Baina, bereziki, San Pedroko komunitateak eta bere biztanleriak eskuratutako garrantzia gelditzen da agerian.

Pentsa dezakegunez, Donostiak akusazioak errefusatzeko zituen. Hainbat argudio ematen zituen bere hiribildu ikuspegia gailendu zedin. Gehienak harresien barruan bizi ziren auzotarrek zituzten beharretan oinarritzen zituen. Bere ustetan, Pasaiaiko gune horri eskatzen zituenak ematea hiribilduaren kalterako izango litzateke, Donostian burutzen ziren jarduera garrantzitsuak bertara lekualdatzeko arriskua baitzegoen. Auziaren hasieran gainera, Donostiak oso argudio adierazgarria ematen zuen. San Pedroko biztanleen saiakera independentziaren ildotik aurkezten zuen eta horiek «*vesinos e moradores del varrio e arraual del Pasage*» zirela zioen, hau da, harresien ondoan zegoen populazio gune bat⁴⁸. Adierazpen hauekin arrainaren lehorte eta zatiketaren debekua arrazoitzen zuen, donostiarren esanetan udal ordenantzek errebaletan halakorik egitea debekatzen zutelako. Gainera, eta oinarrian hiribilduek mantentzen zutelaren ideia ere, jarduera horiek eremu harresituan egitea Donostiaren merkataritzaren handitzea ekarriko zuten, merkataritza-aberastasuna bermatuko bailukete⁴⁹.

Sagramenteroei dagokienez, beraien lana hori zela eta ondo betetzen zutela zioten. Halako karriak hiribildua fundatu zenetik zeudela zioen eta, horrez gain, beraien jardunaren inguruko araudiak 100 urte baino gehiago zituela.

Bestalde, oso adierazgarria da auzian zehar donostiarrek kofradiekiko islatzen duten harremana. Izan ere, harrigarria gerta dakiguke bertako auzotar garrantzitsu batzuek erakunde horien aldeko esanak egitea, urte gutxi batzuk lehenago hiribilduko bizitza hankaz gora jartzen zutela adierazi ondoren. Migel Otxoa Olazabalgoaren esanetan, adibidez, kofradiek eta beraien araudiek funtsezko lana betetzen zuten ogibide ezberdinak arautzeko orduan. Desagertuko balira, berriz, «*sería causa de se perder el dicho ofiçio de cada vno d'ellos e avn el moylle que la dicha vylla tyene*»⁵⁰.

Hainbat urtetan zehar auzitan ibili ondoren, epaia 1503 martxoaren 17an eman zen. Bertan hartu ziren neurrien artean, azpimarragarrienak honakoak ziren:

Donostiak, eragindako kalteak ordaindu beharko zituen eta sanpedrotarrei lursailengatik ordaindutako dirua itzuli behar zien. Lursailak udalbatzaren eskuetara pasako ziren eta sanpedrotarrek zentsoa ordaindu beharko zuten.

Haragiaren inguruan, San Pedroko Donostian jartzen ziren baldintzak gozatuko zituen. Ondorioz, bertako okelaren hornidura askea izango litzateke.

Sanpedrotarrek elikagaiak eta oinarritzako produktuak lurrez nahiz itsasoz ekartzeko eskumena izango zuten, baina beti Donostiatik, ez beste inondik. Halaber, gari, ale edo bihirik ezingo zuten itsasoz ekarri, lurrez baizik.

Sanpedrotarrei produktuen lurreratze eta itsasoratzea debekatzen zitzairen.

Donostiak sagramenteroak izan zitzakeen, baina hauek ezingo zuten inolako ikerketarik egin hiribilduko justiziaren baimenik gabe.

Inor ezin zen kofradian indarrez sartu, baina kide eginez gero, erakundeko arauak betetzera behartua zegoen⁵¹.

Hainbat esparrutan San Pedroko baldintza hobeak lortu bazituen ere, beste arlo batzuetan aurreko hamarkadetako egoerak bere horretan jarraitu zuen. Tartean, lurren jabetza. Honen inguruan datu

47. Ibidem, CXXXVIII au. fol.

48. Ibidem, 12 au., V au., X au. eta XII at. folk.

49. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1331-1, XV. galdera edota ibidem XII au.-XII au. folk.

50. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, CCXLIV au. fol.

51. Ibidem, 65 at. eta hh. folk. Pentsa dezakegunez, bi aldeek epaia apelatu egin zuten eta beranduago, 1553ean, tirabirak berriz indarrez azalduko zaizkigu. Auzi hauen jarraipenerako, ikus BANÚS Y AGUIRRE, José Luis: *El Archivo Quemado...*, aip. lan., 35-37 eta 56-57 orr.

oso esanguratsu bat dugu, 1510-1525 artean Juana Llastres/Gaztelukoak Migel Arriagakoaren aurka izan zuen prozesuan, udalbatzaren jabetza direla behin eta berriz esaten baita⁵².

6. AZKEN HITZA

Lerro hauetan komunitate batek bere etorkizuna eta izaera bermatzeko topatu zituen oztopoak agerian utzi dira. Are gehiago; badiaren gaineko eskumenen inguruan izan ziren hamaika tirabiretan, Donostiaren jurisdikzioaren barnean zegoen komunitate horrek egin zituen aldarrikapenak eta bere jarrera aditzera eman ditugu. Orain arte oso gutxi jorratua zegoen gai bat izan dugu hizpide, eta bere inguruan argi egiten lagundu dugulakoan gaude, hein batean behintzat.

XIV. mende amaieran hasitako bideak arrakasta lortu zuen hamarkada gutxiren buruan, hamaika lekutatik, bai gertutik, baita urrunagotik etorritako jendeari esker ere. Elizaren eraikuntzak bertan bizi direnaren gorenaldia islatzen du. Berrogei urte beranduago ematen den ahalordea, berriz, bertako biztanleriak komunitate gisa izan zuen gorakadaren adibide ezin hobea da. Ez da doakoa azken dokumentu honen emaiak 101 izatea.

Badiak izango duen garapen ekonomikoa edo Europako merkatal bidean eskuratuko duen garrantzia agerikoa da. Baina harrigarria bada ere, Errenteriako datuak kenduta, azpiegituren inguruan berri gutxi ditugu. Leku askotan Pasaia erreferentzia portutzat hartu bada ere, Erdi Aroan eta Aro Berriaren hasieran eraikuntzen arrastorik ia ez dugu izango; eta dauden inguruan, ezin esan Europako portu garrantzitsuen maila berean zeudenik⁵³. Gabezia honek ordea, ez zuen badiako garapena eten. Horren proba, bertako gune ezberdinetako biztanleak Europan zehar barreiatuta ikustea da, Arroxelan edo Ingalaterran, kasu. Juan de la Canal, adibidez, Bartzelona ezagutzeaz gain Gaztela, Frantzia eta Ingalaterrako hainbat portutan egona zen⁵⁴. Agerikoa da XV. mende amaieran sanpedrotarrek garraiolari funtzioa betetzen zutela Europan zehar. Domingo Cotilloskoak, adibidez, Bordeletik Sluis-erako bidea egin zuen 1493a baino lehenago. Hau guztia hainbat hamarkada geroago areagotuko da, eta XVI. mendearen bigarren erdialdean pasaitarrak Amberes-en bizitzen ikusi ahal izango ditugu⁵⁵.

Auziaren epaiak jardueren kontrola ekarri bazuen ere, San Pedrok bere bide propioa egiteko aukera izan zuen. XVI. mende hasierako testuinguruaren baitan, gure komunitatea jarduerak garatzearekin batera, eraikin politikoa eraikitzeke pausoak emango ditu. Horregatik, komunitate xume bat izanda ere, bere bilakaerak aurrera egin zuela aitortu behar dugu: 1529an, adibidez, bertako elizan umeak bataiatzeko eskumena lortu zuen. Badago, baina, azpimarragarriagoa den datu bat. XV. mende amaieran batzar orokorrean bilduta zeuden sanpedrotarrek garapen instituzional motela islatzen zen; 1550 inguruan, berriz, berezko kargu politikoak azalduko dira. Menpekotasun nabaria izan bazuten ere, beraien garapenari bidea ireki ziotelaren adibide garbia.

52. ARChV. Pleitos Civiles. Quevedo, Fenecidos, 1349-2.

53. Azpiegiturei buruz, ikus GOIENETXE PATRON, Ramón, aip. lan.

54. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, XCIX au. folk.

55. GOIENETXE PATRON, Ramón: aip. lan.; IRIXOA CORTÉS, Iago: *Pasaia...*, aip. lan.; UNSAIN AZPIROZ, José María: *Pasaia: Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa, Donostia, 1999.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

AZPIAZU, José Antonio "Bedua y los puertos fluviales guipuzcoanos", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 157-179.



Bedua y los puertos fluviales guipuzcoanos

José Antonio Azpiazu

Recep.: 20.05.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 157-179]

Acep.: 17.07.12

Resumen

Las dos provincias costeras vascas de Hegoalde carecen de grandes ríos que faciliten el comercio fluvial, pero los últimos tramos de sus cauces han resultado increíblemente provechosos gracias al ingenio y el esfuerzo que los ha convertido en navegables. Bedua, a tres kilómetros de Zumaia, se muestra como puerto emblemático del transporte fluvial vasco. Las eras pertenecientes a la familia que lleva el nombre de dicho puerto acogían el mineral de hierro vizcaíno, y su lonja recogía las herramientas de hierro procedentes de la zona destinadas, sobre todo, a Sevilla. Su privilegiada situación provocó envidias y pleitos, pero sus actividades muestran el esplendor vasco a lo largo de la Edad Moderna.

Palabras clave: Comercio en la Edad Moderna, puertos fluviales, Bedua, estrategia mercantil, luchas por el poder.

Laburpena

Hegoaldeko euskal probintzietatik kostaldean dauden bietako inork ez du ibai handirik, ibai merkataritza ahalbideratzeko modukorik. Hala ere, ibilguen azkeneko zatiak oso baliagarriak izan dira beti, asmamenari eta esfortzuari esker, nabigagarri bilakatu baitira. Bedua, Zumaia hiru kilometrora, portu enblematikoa zen Euskal Herriko ibai garraioan. Portu horren izena duen familiaren lurretan Bizkaiko burdina jasotzen zen, eta bere lonjara inguruan egiten ziren burdinazko erremintak iristen ziren, xede nagusi Sevilla izaten zutenak. Kokaleku ezin hobe horrek inbidiak eta liskarrak sortu zituen, baina bertan burutzen ziren jarduerak agerian uzten dute Euskal Herriak Aro Modernoan izan zuen goraldia.

Gako-hitzak: Merkataritza Erdi Aroan, ibai-portuak, Bedua, merkataritza estrategia, boterea lortzeko borroka.

Abstract

The two Basque coastal provinces of Hegoalde have no rivers large enough for river trade; however, the final sections of their courses have been extremely profitable thanks to the ingenuity and efforts that have made them navigable. Located 3 km from Zumaia, Bedua is one of the Basque Country's emblematic river ports. The land that belonged to the family whose name has been given to the port contained Biscay's iron ore and its market stored local-made iron tools that were shipped mainly to Sevilla. Its privileged situation gave rise to much envy and litigation, but its activities show the splendour of the Basque Country throughout the period from the Middle Ages to the French Revolution.

Key words: Modern Ages, river ports, Bedua, commercial strategy, power struggles.

1. INTRODUCCIÓN

El intento de abordar el tema de los puertos fluviales en Gipuzkoa, dando por sentado que éstos tuvieron en otro tiempo cierta importancia en el tráfico local o en el comercial, puede sonar a pretencioso. De hecho, los manuales de historia, en su mayor parte, apenas tocan este asunto. Hay que admitir que en esta Provincia carecemos de un fenómeno como el de la ría de Ibaizabal, eje del desarrollo de una parte importante de Bizkaia¹. Este río, como eje de comunicaciones, ha ido adquiriendo una creciente importancia a partir de la Baja Edad Media, y en la Edad Moderna en sus orillas se ha centrado una actividad cuya importancia y magnitud es incontestable. Del mismo modo que Burdeos en el suroeste francés², Bilbao tiene su razón de ser, tanto en lo social como en lo económico, en la actividad que se ha ido generando en torno a su puerto fluvial. Pero el caso de Gipuzkoa, se puede argumentar, no es comparable, al no contar con ningún río de la envergadura del Nervión.

Esto no puede inducirnos a negar la importancia de algunos puertos fluviales en Gipuzkoa, cuando en la profunda interconexión comercial entre el interior de la Provincia y la costa algunos tramos de ríos han resultado de vital importancia. A medida que se van estudiando las diversas funciones que han ejercido sus puertos fluviales van apareciendo elementos importantes relacionados con la historia de sus comunicaciones, las relaciones Costa-Interior, e incluso la función global de la Provincia como intermediaria entre Castilla y el Atlántico, canalizada en gran medida a través de estos puertos fluviales³.

Puede dar la impresión de que estoy atribuyendo a estos reductos prácticamente ausentes en la bibliografía tradicional un protagonismo excesivo. A pesar de esto, prefiero crear unas expectativas que, aunque resulte dificultoso perfilar con pruebas suficientes, pienso es conveniente resaltar, sobre todo cuando se acercan a la realidad con la fidelidad de los hechos contrastados. Un ejemplo sobre este tipo de valoración nos lo puede proporcionar el análisis del mundo de las ferrerías, cuya imagen se ha asociado y restringido a la mera transformación del mineral de hierro, como si todo naciese y muriese ahí, cuando a su alrededor se despliega un amplio abanico de realidades que agrupa el mundo de la minería, los caminos utilizados hasta y desde las ferrerías, las complejas técnicas de los ferroses, los transportes, la exportación, las compañías comerciales, etc., un espectro complejísimo que apenas se cita, por no mencionar el propio mundo del ferrón, tan olvidado como desconocido⁴.

El conocimiento de la historia de cualquiera de nuestros, en apariencia, minúsculos puertos fluviales, como Bedua, Altzola, Montoya en el Bidasoa o cualquiera de los del río Urumea, puede ofrecer facetas esclarecedoras de un retazo de nuestra historia que ha permanecido sin ofrecérsele una justa relevancia. El puerto fluvial de Montoya, en realidad, no está dentro de los límites guipuzcoanos del Bidasoa, pues se halla en tierra de Bera, pero su función carecería de sentido caso de no tener en cuenta el tramo guipuzcoano, al final del río.

Bedua nos proporciona suficientes argumentos como para avalar la relevancia de las antiguas funciones del transporte fluvial guipuzcoano, lo que no sólo depende del rescate de datos archivísticos. De hecho, hasta finales del siglo XX ha permanecido, renqueante, un antiguo astillero recientemente desmantelado, y el poderoso edificio de la lonja permanece afortunadamente en pie, como fiel testigo de un pasado que se perfila esplendoroso. En este caso no resulta difícil adivinar que ese trayecto del Urola se haya mostrado navegable, y por tanto propicio para imaginar el movimiento de las barcas transportando vena río arriba, o hierro tocho y diversas herramientas hacia la boca del mar. La historia se ha conjurado para proteger estos elementos, con su precioso carácter pedagógico, pues, en su soledad, el escenario actual nos aproxima perfectamente a poder imaginar la función que detentó durante siglos; en Bedua, por tanto, el escenario no hay que inventarlo: bastaría con

1. PRIOTTI, J.Ph.: *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2005, p. 45.

2. Consúltese, en relación a los puertos fluviales, la gran obra de BERNARD, Jacques: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, 3 vols., Ed. S.E.V.P.E.N., París, 1968.

3. Véanse al respecto los capítulos dedicados en mi tesis a Bedua y Altzola (*Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, 2 vols., T. I, Donostia, 1990, pp. 105 a 120), el artículo escrito en colaboración con ERVITI, M^o Dolores: "Aspectos mercantiles de la Gipuzkoa del siglo XVI: el Valle del Deba", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País (BRSBAP)*, T. XLIX, 1993-1, pp. 201-239, y la reciente publicación, en colaboración con ELORZA, Javier: *Deba, una villa de vocación marinera y mercantil (siglos XV-XVII)*, Deba, 2011, en particular las pp. 85-108.

4. Sobre las ferrerías, los ferroses y sus modos de vida véase mi libro *Euskal burdinolekako bizimodua / La vida en las ferrerías vascas*, Lenbur Fundazioa, Legazpi, 2009, y el más reciente *Azpeitia: Industria eta merkataritza (XVI-XVIII mendeak)*, Azpeitiko Udala, Azpeitia, 2010. Como veremos, en este libro se trata, entre otros temas, de la importancia que tuvo el puerto fluvial y la lonja de Bedua en el movimiento mercantil ferrón del valle del Urola.

ponerlo en funcionamiento para probar su efectividad, aunque fuera con fines puramente turísticos o de recreo.

Pero vamos a trabajar algo más con la imaginación: el Bidasoa, el Urumea, el Urola en un corto tramo final, permiten pensar en cierta actividad, en cierto movimiento de servicios, incluso mercantiles; se trata de apuestas fáciles a las que es fácil dar el visto bueno, pues su escenario se muestra convincente. Pero si nos detenemos en el lugar de Altzola, el escenario, así como el trayecto final, resulta más agreste. Si se recorren las márgenes del río desde Altzola hasta Deba, cunde la tentación de negar la posibilidad de su navegabilidad. Se trataría de una patraña, un mito que toma fuerza en Garibay y que algunos historiadores, los menos, se aventuran a mencionar posteriormente. Llegados a la historia más reciente, se pasa a relegar a Altzola al puesto de un barrio más de Elgoibar, sin ninguna relevancia que manifieste su posible importancia como puerto fluvial. Y, sin embargo, una amplísima documentación sitúa Altzola en un panorama sorprendente, ofreciendo una masa de datos de increíbles atractivos.

2. PUERTOS FLUVIALES E HISTORIOGRAFÍA

Vayamos del presente al pasado. Los manuales de historia, incluso las obras especializadas, apenas si se dignan mencionar los puertos fluviales. Analicemos el caso, significativo por su extensión y pretensión, de la Enciclopedia *Auñamendi*. En su voz Alzola no figura ni una sola mención a su antigua actividad como puerto fluvial. Bedua, tomando pie en la tradición, en su plasticidad, ubicación y otros elementos que la hacen inconfundible, sí merece de la mencionada Enciclopedia una mayor atención, pues le dedica unas cortas aunque acertadas líneas, a las que se añade una fotografía del paraje⁵.

Ciriquiain Gaiztarro estudia con algún detenimiento la navegabilidad de algunos ríos guipuzcoanos. Así, menciona cómo las gabarras llegaban, en el río Bidasoa, hasta cerca de Bera; del Urumea, recogiendo noticias de Ricardo Izaguirre, se mencionan diversos embarcaderos, que llegan, mas allá de Hernani, a los puertos de Osinaga y Fagollaga; en el Oria se menciona la denominación de Arrazubia como puerto importante, perteneciente como se sabe a una acaudalada familia; del Urola aporta algunas noticias, todas ellas relacionadas con Bedua; en referencia al río Deba señala cómo se navegaba hasta Altzola, aunque no parece mostrarse muy crédulo con el aserto, pues apostilla la afirmación con un "aunque hoy no lo parezca". Ante lo inverosímil de toda explicación para semejante navegación, y como queriendo evitar toda responsabilidad, y se apoya en la autoridad de Larra-mendi, asegurando incluso que existe documentación al respecto en el archivo de Simancas⁶.

Si recurrimos a uno de los historiadores clásicos sobre Gipuzkoa, Pablo Gorosabel, nos encontramos con que Altzola no pasa de ser un barrio de Elgoibar con parroquia propia, y prácticamente toda la descripción histórica la cubre el pleito que tuvo el lugar con Elgoibar referente a puntos concretos de libertad de mercado y de jurisdicción religiosa. El puerto fluvial ni se menciona, como si no hubiera existido⁷. El propio *Diccionario Histórico-Geográfico*, de inicios del siglo XIX, al hablar de Altzola, remite a la voz "Elgoibar", lo que demuestra que el lugar había perdido el protagonismo que tuvo antiguamente.

Sin embargo, y pocas décadas antes, Manuel de Larramendi había suministrado curiosas e importantes noticias de los puertos fluviales, aunque lo más significativo se refiera precisamente al de Altzola. Su *Corografía* recoge datos etnográficos de sumo interés que permiten enlazar con noticias dadas por Garibay dos siglos antes en referencia a la navegación fluvial⁸. En Larramendi recogemos la noticia de la navegabilidad del Bidasoa hasta cerca de Bera, utilizándose gabarras llamadas alas, y se menciona la idea de convertir navegable el río hasta Santesteban. Del mismo modo, se asegura que el Urumea "es río navegable más de dos leguas"; menciona, cómo no, el acceso del río Urola hasta Bedua, pero lo que sorprende agradablemente es la descripción que se hace del río Deba. Lea-

5. *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*, Ed. Auñamendi, Donostia.

6. *Los puertos marítimos en el País Vasco*, ed. Txertoa, Donostia, 1986, pp. 42-53.

7. *Diccionario Histórico-Geográfico de Guipúzcoa*, Ed. G.E.V., T. IV, Bilbao, 1971. Al hablar de los ríos, despacha el asunto de este puerto fluvial con un lacónico, aunque significativo "Es navegable en alas desde el lugar de Alzola hasta el puerto de Deva"; *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, T I, p. 79.

8. *Corografía de Guipúzcoa*, ed. S.G.E.P., Donostia, 1969, pp 25-28.

mos estos cortos párrafos: "Es río bastante caudaloso y desde Alzola al mar de muy rápida corriente"; "Navegase el Deva desde su entrada en el mar hasta Alzola, y no más adelante por las presas que se encuentran en el camino; y se navega en alas muy largas y estrechas a causa de la corriente rápida del río en muchos parajes". Estas líneas son en sí mismas testimonios únicos e inapreciables.

Ha sido Luis Ecenarro quien, con minuciosidad y alarde metodológico, al estudiar los grandes apellidos de Elgoibar, muchos de ellos relacionados con Alzola, nos ha proporcionado datos fundamentales sobre el tema; sus artículos han permitido mostrar el entramado económico y de relación comercial que se forjó en torno a Alzola, aunque se muestre más centrado en relatar la historia familiar y los avatares de los apellidos que los acontecimientos económicos propiamente dichos⁹. Resulta asimismo ilustrativa para este efecto una publicación reciente en que se estudia la función mercantil del puerto de Alzola¹⁰.

Retrocediendo en el tiempo, llegamos a la época en la que los historiadores guipuzcoanos han dejado una descripción más rica y detallada de la relación navegación fluvial-actividad comercial. En autores como Isasti, y sobre todo Garibay, nos encontramos con retratos de unos puertos fluviales llenos de vida. Incluso Zaldibia se suma a este coro de voces, dejando caer una frase muy significativa entre el cúmulo de alabanzas de la tierra vasca. Cuando habla de las fuentes que nacen en las montañas, dice de las mismas que "Se aumentan muchos ríos dispuestos para navegación"¹¹. Zaldibia, quizá sin intentarlo, pero ofreciendo en este punto una visión certera de la realidad, nos da la clave de la interpretación: los ríos eran entonces navegables, lo que se traduce en su utilización como vías de transporte.

Isasti también se hace eco detallado de estas actividades fluviales. Leemos en dicho autor que las venas procedentes de Músqiz y Somorrostro entraban "al río Urumea de Santa Catalina de San Sebastián con unos bageles, que llaman charros, y la descargan allí a la ribera del agua; y de Bedua para las de Azpeitia y circunvecinos"¹². Cuando hace mención a la navegabilidad de los ríos, recoge el pensamiento de la época acerca de la importancia de disponer y aumentar los tramos navegables: "Parece a algunos que se puede hacer navegable de Orio hasta Tolosa como advierte Pedro Mantuano"¹³. Resulta curioso que Isasti apenas insista en el hecho de dicha navegación, y, cosa curiosa, ni siquiera menciona Alzola, aunque sepamos que su actividad en la época del historiador era muy importante. Su atención se deriva preferentemente hacia la zona de Donostia y Pasaia, que conocía mejor, aunque su poca atención hacia Alzola quizá se deba a que, una vez entrados en el siglo XVII, la importancia de este enclave, fruto de la crisis, hubiera decaído un tanto.

Esteban de Garibay, natural de Arrasate, y por tanto menos predispuesto a dejar pasar de largo asuntos concernientes al valle del Deba, concede una gran importancia, que no se repite en ningún otro autor, al hecho del reparto geográfico de Gipuzkoa en valles. El encabezamiento del capítulo X del libro XV de su *Compendio* se titula "De la descripción de las tierras de la ribera del río Deva, de Guipúzcoa"¹⁴. Esta descripción viene precedida de una advertencia sobre la naturaleza de la geografía de Gipuzkoa, que no por muy repetida me resisto a transcribir, puesto que es pieza clave en su particular visión de la Provincia a través de sus ríos y valles. Dice así: "Divídese la provincia de Guipúzcoa, en tres climas y partes principales, que los naturales suyos en común hablar dicen certanes. En los cuales ay seis ríos principales, que cada uno distinta y apartadamente entra en su diverso lugar en el Oceano suyo, siendo una d'estas climas la d'el río Deva, y la otra d'el río Urola, y la siguiente y mayor la d'el río Oria, que se junta con otro río, que llama Araxes"¹⁵. A continuación viene la descripción de los otros ríos, encuadrados todos ellos dentro de "esta clima tercera". De todas las posibles descripciones de la Gipuzkoa del siglo XVI, ésta tiene la apariencia de ser la más correcta, la que más se ajusta a la realidad, y también la que se ha ido relegando en el olvido a medida que la zona de Donostia ha ido adquiriendo mayor relevancia.

9. "Las casas de Carquizano (Garquizano) y Zabala de Elgoibar", en *BRSBAP*, año XXXI, cuadernos 3º y 4º, Donostia, 1975, y "Torrea de Elgoibar no es la torre de Olaso", en *BRSBAP*, Donostia, 1967.

10. AZPIAZU, J.A. y ELORZA, Javier: *Deba, una villa de vocación marinera y mercantil (Siglos XV-XVII)*, ed. Debako Ostolaza Kultur Elkarte, Deba, 2011, con múltiples referencias al puerto fluvial, y en particular pp. 87-90.

11. ZALDIBIA, Juan Martínez de: *Suma de las cosas cantábricas y guipuzcoanas*, Ed. de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia, 1944, p. 6.

12. *Compendio historial de Guipúzcoa*, ed. G.E.V., Bilbao, 1972, pp. 232-3.

13. *Ibidem*, p. 227.

14. GARIBAY, Esteban de: *Compendio Historial*, ed. Ch. Plantino, Amberes, 1971, p. 963.

15. *Ibidem*, p. 962.

Los habitantes de Gipuzkoa se habían organizado ellos mismos en tres grandes zonas, los tres valles del Deba, del Urola y del Oria, restando importancia a la diferencia entre Costa e Interior. Esto fue sin duda debido a que la vida guipuzcoana se había vertebrado en torno de estos tres ríos, que eran como los "caminos naturales" entre las otras dos referencias ineludibles, la Meseta y el Mar. No sólo la descripción de Garibay, sino también la documentación de la época, apuntan en este sentido.

Lo que Isasti, con la atención más centrada en la zona de Donostia y del puerto de Pasaia, pasó un tanto por alto en lo referente a valles y ríos como entes con dinámica propia, lo narra Garibay con todo lujo de detalles. Vamos a fijar nuestra atención en un solo caso: el Valle del Deba. Tras describir su recorrido, iniciado en "Gaça" (Gatzaga), pasando por Arrasate/Mondragón, se añade el afluente que proviene de Oñati, cuyo antiguo hermanamiento con Gipuzkoa resalta, y atravesando Bergara y Soraluze. Cada pueblo que recorre el río no resulta un punto geográfico aislado, sino constituye el eslabón de una riquísima cadena de actividades industriales y mercantiles, conjunto dotado de una gran actividad social. El río Deba se muestra como el vehículo de la vitalidad mercantil de sus pueblos ribereños, que desemboca en el punto crucial, el que concita el verdadero interés en Garibay: Altzola. Veamos la importancia que en este recorrido a lo largo del Deba otorga a dos establecimientos que, en nuestra percepción actual, no pueden sostener ningún tipo de comparación: Elgoibar y Altzola: "Baxando el río Deva, se sigue luego la villa mayor de Marquina, llamada Elgoibar, en cuya jurisdicción media legua más baxo está el lugar de Alçola, de donde se navega este río hasta el mar con barcos pequeños, que llaman alas, que son largas y angostas al modo de las góndolas venecianas, en las cuales baxan y suben muchas mercaderías"¹⁶.

Garibay no es un hombre que, por defender a su tierra, se vea en la necesidad de recurrir a fantasías. Fue un historiador muy tenido en cuenta en la época en que vivió, y en la descripción de las realidades de su tierra resulta harto fiable. El corto pero sabroso relato de la función del lugar de Altzola resulta determinante para nuestro propósito. De no ser por estas someras descripciones, causarían asombro los propios documentos de la época de Garibay, sobre todo los de carácter notarial. Pero estos datos notariales no sólo resultan de innegable valor, sino que ponen a salvo la discutida (tras su muerte) fiabilidad de lo descrito por el historiador mondragonés. No resulta increíble, apoyados en la documentación de la época, avalar la atrevida pretensión de comparar la navegación de las alas o gallupas presentes en el puerto fluvial con las góndolas venecianas.

Atendiendo a otro campo, la importancia de Altzola en los primeros siglos de la Edad Moderna viene confirmada por la atención que le dispensan los mapas de la época. Resulta curioso constatar que, cuando este lugar desaparece en los mapas contemporáneos, merece aparecer en la cartografía de los siglos XVI y XVII. Mapas del siglo XVI como el de Ortelius, o de principios del XVII como el de Jan Janssonius, otorgan el lugar que le correspondía al puerto fluvial de Altzola, en clara confirmación de lo descrito por Garibay.

3. PUERTOS FLUVIALES Y TRANSPORTE

Existía una navegación de cierta importancia hasta la jurisdicción de Bera en el curso del río Bidasoa, al igual que se confirma una circulación muy numerosa de gabarras más arriba de Hernani utilizando el cauce del Urumea; de Altzola hemos hablado y seguiremos mencionándolo. Bedua, que es el tema central de este trabajo, nos proporcionará abundante material documental. Pero una cosa es constatar la existencia de esta navegación, y otra probar su importancia.

Hay que dejar por sentado, en principio, que nuestros antepasados no hacían nada por capricho. Tampoco por espíritu romántico, al menos en cuestiones vinculadas a la economía y la eficiencia. Los esfuerzos estaban calculados, nada era gratuito. Su sentido de la economía era impecable. Algo que va apareciendo cada vez con mayor claridad en la historia de Guipúzcoa es la capacidad de sus habitantes para explotar al máximo, con una racionalidad increíble, sus escasos recursos naturales. No basta con utilizar tópicos como el de que aquí resultaba sencillo, que no lo era, fabricar hierro: esto constituye un lugar común rayano en la torpeza. Los esfuerzos conjuntos de la sociedad guipuzcoana, tanto a nivel político de alianzas, como de estrategia a todos los niveles, hicieron posible un cre-

16. *Ibidem*, p. 964.

cimiento que fraguó en el gran siglo XVI, y que decayó en cuanto algunos de sus componentes, sobre todo externos, se vinieron abajo. El equilibrio entre riqueza interna y aprovechamiento de las circunstancias exteriores de los albores de la Edad Moderna permiten detectar un fenómeno que nos debería hacer reflexionar: nuestra condición histórica ha estado pendiente de una permanente precariedad, de modo que a una época de gran prosperidad puede seguirse otra en franca decadencia, siempre en busca de un equilibrio inestable, como si se caminara sobre el filo de una navaja.

Es precisamente en el panorama de este desequilibrio donde debemos valorar con exactitud la función e importancia de los puertos fluviales: en el marco de la estrategia del transporte en la época, dentro de las complicadas condiciones geográficas de Gipuzkoa. La navegación de tres kilómetros del Urola entre Zumaia y Bedua entraba en los cálculos de una estudiada rentabilidad, aunque hoy día difícilmente podamos cifrarla, a lo más, en un tramo idóneo para paseos de recreo. Más peliagudo se presenta asegurar que el trayecto Altzola-Deba, utilizando débiles alas, resultara rentable, por las dificultades orográficas que debía afrontar. Pero nos consta, por testimonio de nuestros historiadores, la existencia de proyectos para ampliar la red fluvial navegable, y no el de algún visionario que estudió unir, por medio de esclusas, una vía de navegación que aprovechaba el alcance de uno de nuestros ríos hasta llegar al Ebro, uniendo Cantábrico y Mediterráneo. Sin duda se trataba de una ensoñación, pero no lo fue la navegación ordinaria hasta Altzola, fruto del esfuerzo y del ingenio, capaz de aprovechar al máximo nuestros pobres recursos en el conjunto del transporte interno de la Provincia.

Prácticamente hasta el siglo XVIII la inmensa mayoría de la población transitaba a pie. Gonzalo Menéndez Pidal nos dice que la capacidad de andar del hombre medieval y de los primeros siglos de la Edad Moderna era mucho mayor que la del hombre actual. Incluso habla de ello el desarrollo de los huesos observado en los hombres prehistóricos¹⁷. Durante los siglos XVI y XVII, según este mismo autor, la carretería se reservaba al transporte de mercancías, y asegura que "aún seguía habiendo muchos caminos por donde no se podía circular con ruedas"¹⁸. Obviamente, Gipuzkoa entraba de lleno en la categoría de caminos impracticables para carros. El camino real de coches abierto en la segunda mitad del s. XVIII de Gatzaga a Irun logró sólo en parte cambiar los hábitos de movimiento y transporte de la población.

Fernand Braudel nos ofrece variados ejemplos de lo que los viajes y el transporte suponían en el Antiguo Régimen. Dedicar muchas páginas, ricamente documentadas, a la "lentitud de los transportes", lo que ya por sí mismo habla de los condicionantes impuestos a los movimientos de personas y mercancías: "Hasta el siglo XVIII, los viajes marítimos son interminables y los transportes terrestres están casi paralizados"¹⁹. A unos caminos a veces irreconocibles, pocas veces marcados, se añaden unos medios de transporte que el autor considera arcaicos, obligando a un inmovilismo desesperante. He aquí la palabra clave: inmovilismo. Las cosas no cambian, por retraso técnico o por inercia mental, y la lentitud condiciona toda la vida económica. El medio de transporte terrestre guipuzcoano era el mulo. Hacían falta muchas caballerías para realizar transportes de cierto relieve, sobre todo en terrenos con tantas dificultades como las que ofrece nuestra Provincia. Pero el transporte, la relación con el entorno, constituía una necesidad marcada por el afán de supervivencia en un medio agrícolamente pobre.

Era numerosa la gente que se dedicaba en Gipuzkoa al transporte de mercancías: la lentitud impuesta por los medios escasos exigía una dedicación extra. Sin embargo, la actividad de nuestros caminos, en todas direcciones, era febril: pero para nuestra mentalidad y visión de las cosas aquello significaba el desastre, el reino de la lentitud y la impotencia. Con esta perspectiva quizá sea más fácil entender el interés de contar con ríos de tramos navegables, aunque las embarcaciones que por ellos pudieran circular no fueran de mucha capacidad.

Por el Bidasoa, y más por el Urumea o el Urola, es fácil comprender que la navegación era rentable: por estos tramos podían moverse gabarras de una capacidad considerable, que podían suplir el empleo de una buena cantidad de mulos. A Bedua llegaban, del mismo modo que a los últimos kilómetros del Urumea o del Oria, grandes barcazas con mineral de hierro procedente de Bizkaia: tres o cuatro kilómetros tierra adentro significaba ahorrarse en este tramo la contribución de dos centenares de mulos.

17. MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo: *Los caminos en la historia de España*, ed. Cultura hispánica, Madrid, 1951, p. 10

18. *Ibidem*, p. 13.

19. BRAUDEL, Fernand: *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*, 3 vols., Alianza Editorial, Madrid, 1984, T. 1, p.361.

4. LA PRESENCIA DE BEDUA EN EL MUNDO MERCANTIL

Vayan unos pocos ejemplos que nos muestren la contribución del puerto fluvial de Bedua a esta dinámica del transporte y comercio. El Archivo Municipal de Zumaia nos muestra dos documentos del año 1505 en que Bedua se nombra con categoría de río al enumerar ciertas ferrerías de la zona, ambos documentos de la reina Juana. El primero, dado en Toro el 23 de febrero, trata del albalá y diezmo viejo del hierro, cuyos derechos pasan del comendador Nicolás de Guevara a su hijo Diego de Guebara, en que se nombran ferrerías como la de Iraeta, “que es en el río de Bedua”²⁰, y el segundo, dado en Segovia el 11 de agosto, trata de una carta de privilegio de dicha Reina a favor del antes mencionado Diego de Guebara, en que se ratifican los derechos antes citados y se especifican los nombres de los dueños de las ocho ferrerías sobre las que detenta dicho privilegio, en que se citan las pertenecientes a Ortún Sánchez de Iraeta y a Johan Peres de Loyola, de las que se vuelve a decir que están “en el dicho río de Bedua”²¹, confirmando sin duda la importancia que tenía la lonja que daba nombre al río, del mismo modo que en otros documentos se le atribuye el nombre de la población del origen de su curso, Legazpia.

En la segunda década del siglo XVI nos encontramos con el transporte de ciertas tablas de barquines que, procedentes de Biarritz, tenían por destino la rejería de Bedua. Martín Ochoa de Artazubiaga, vecino de Zestoa, se las había encargado a León de Armora, un vecino de Irún del que se sospechaba andaba mezclado en turbios negocios y al que se acusaba de que “solía andar de espía”. El incumplimiento del contrato de la traída de 64 tablas de barquines, valorada cada una en un ducado, acaba en un pleito que muestra la presencia de Bedua como destino de determinadas mercancías²².

La frecuente presencia de bajeleros vizcaínos que acarreamos vena a Bedua provocaba incidentes indirectos como el ocurrido en 1614, tal como se refleja en la demanda del dueño y maestre de la nao *San Lucas*, quien fue encarcelado y su embarcación embargada por negarse a pagar al concejo de Zumaia la arena utilizada como lastre que tomaban del canal de su puerto, cuando volvían de descargar vena en el puerto de Bedua. Pedro Encinal, vecino de Musquiz y maestre del bajel *San Lucas*, se querrela contra el concejo de Zumaia, por hacerle pagar, en concepto de carga de la arena que servía de lastre, 4 reales, imposición nueva de Zumaia. Según ordenanza de 1614, adoptada por los vecinos en una reunión a campana tañida, los bajeleros de Somorrostro y Portugaleta llenaban sus barcos de arena, y ésta se había gastado y puesto en peligro la circulación de los navíos, motivo por el que consideraban necesaria una reparación²³.

Vena, hierro, tablas de barquines, no eran los únicos elementos que aportaban en Bedua. Su lonja era escenario de negociaciones de todo tipo, como lo demuestra un documento de 1619 que habla de la presencia de dos botas y tres barricas de vino blanco y tinto “chacolin”, medidos con la medida de Deba, y entregadas en la lonja de Bedua. Es probable que allí se organizaran transacciones de txakoli, pues en el mismo contexto se habla de la presencia de vasijas, con toda probabilidad destinadas al almacenaje de dicha bebida, de la que se indica el precio: 30 maravedíes la azumbre²⁴.

Naturalmente, la presencia de herramientas de hierro era más habitual, como se detecta a través de una queja de Juan Bautista de Aguirre y Amasa, Caballero de la Orden de Santiago, contra Gaspar Fernández del Valle sobre cierta desaparición de hierro labrado, y en cuya ocasión se menciona que había “en la lonja de Bedua gruesísimas cantidades de clavo y herraje”, y se habla de navíos que se hallan a la carga en dicho puerto²⁵.

Una vez entrados en el siglo XVIII la actividad de Bedua sigue siendo importante, aunque también se detectan ciertos signos de decadencia. En el inventario de bienes de Ignacio de Zuloaga y su mujer el año 1718 “en la casa solar de Iguereta en Urrestilla”, propietaria de una ferrería, se percibe que la presencia de la lonja seguía siendo valiosa para las familias poderosas de la zona²⁶. Habían fabricado una casa nueva por 13.510 reales, y en frente otra casa por valor de 4.590 reales. Disponían, en

20. ELORZA, Javier: *Archivo municipal de Zumaia (1256-1520)*, en Fuentes documentales medievales del País Vasco, Euzko Ikaskuntza, Donostia, 2009, p. 220.

21. *Ibidem*, p. 223

22. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, (en lo sucesivo ARChV), PC, La Puerta ((F) 1428-2.

23. ARChV, PC, Z. y Walls (Olv.) 1819-4.

24. Archivo Histórico de Protocolos, Oñati, (en lo sucesivo AHPO), I-2602, f. 100.

25. Archivo Municipal de Azpeitia (en lo sucesivo AMA), I. 589/10, años 1680/1682.

26. AMA, I. 549, f. 36.



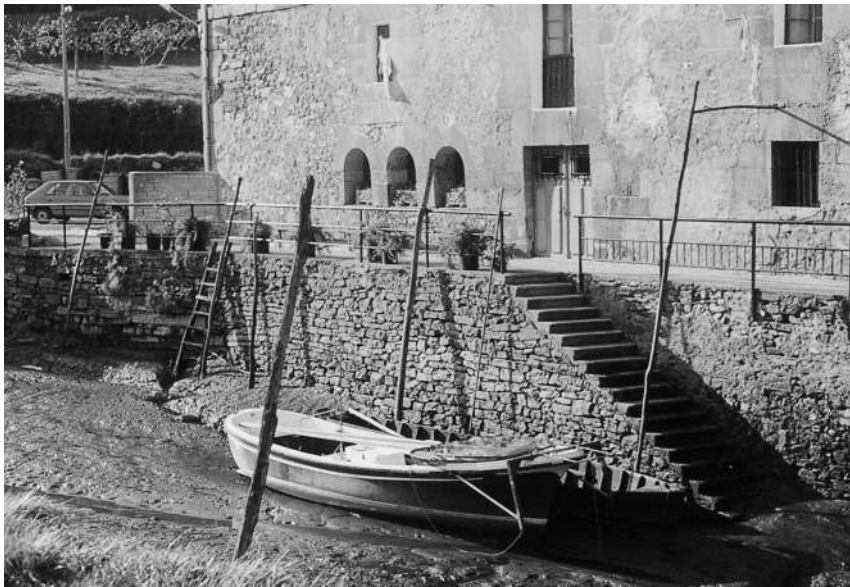
Lonja de Bedua. Junto a ella se sitúa el casco de un pesquero botado en su astillero. Foto: Indalecio Ojanguren, 1949. Archivo General de Gipuzkoa.



*Lonja de Bedua.
Foto: J. M. Unsain, 1990.*



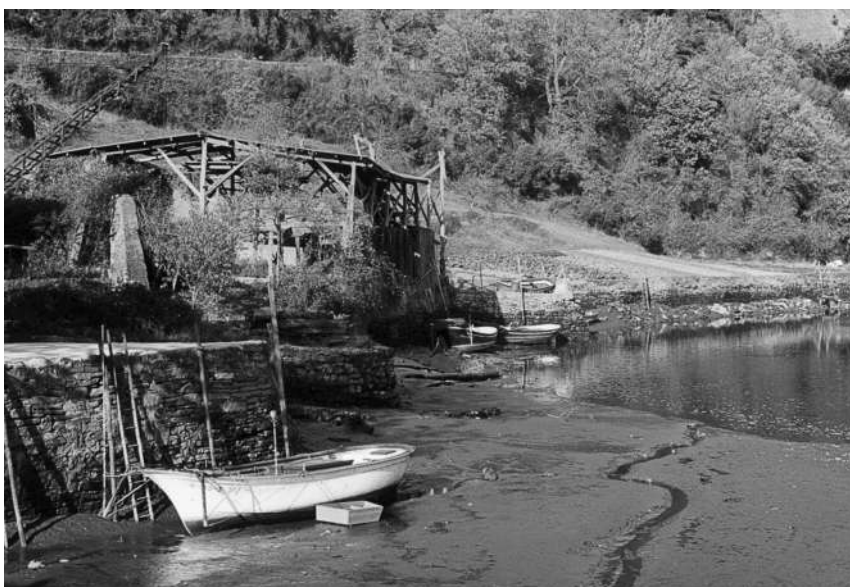
*Lonja de Bedua y astillero.
Foto: J. M. Unsain, 1990.*



*Embarcadero de la Lonja de Bedua.
Foto: J. M. Unsain, 1990.*



*Embarcaciones con útiles para la
pesca de angula. Lonja de Bedua.
Foto: J. M. Unsain, 1990.*



*Astillero de Bedua.
Foto: J. M. Unsain, 1990.*

Bedua, de 27 quintales y medio de fierro cuadrado, valorado en 1.650 reales, y de 18 quintales de rejas de arar, con valor de 1.350 reales. Entre sus negocios se muestran los derivados de la vena, pues se habla de 1.100 quintales de vena recaminada o ya preparada para entrar en el horno, además de "unas pocas venas en Bedua y en otra herrería". Resulta ilustrativa la noticia de una bajelada de vena presente en Bedua. Se trataba de 240 quintales valorados en 720 reales. Conviene tener en cuenta que a principios del siglo XVI el quintal de vena se valoraba sobre los 20 marevedíes, a finales del siglo XVI apenas superaba el real, mientras que a principios del siglo XVIII, dos siglos después, su precio se había quintuplicado.

Precisamente un documento de 1781 que contiene varios testamentos del siglo XVI nos ofrece nuevos datos de la casa de Igereta, y su herrería, y la conexión con la lonja de Bedua²⁷, donde se manifiesta la presencia de 3.034 barras de hierro que pesaban 1.010 quintales (tres barras por quintal), se habla de cuatro bajeladas de vena, un total de 1920 quintales, traídas a Bedua, de los 3.200 reales pagados a los carreteros para llevar vena de Bedua a Igereta y de los 820 reales por llevar 1232 barras de fierro a Bedua.

En un proceso que se produjo entre Miguel Ochoa de Bedua y las autoridades provinciales, vienen detallados algunos aspectos importantes del puerto fluvial de Bedua. El pleito se establece con ocasión del aprovechamiento de la "chirta" o restos de vena incrustados en el suelo, material que se discutía a quién pertenecía, si al dueño de la lonja o a los mercaderes que mandaban traer el mineral de hierro. Se desprende de los términos de la discusión que alrededor de la propia lonja había, junto al río, un terreno donde se descargaba la vena.

Los mercaderes acusaban en dicho pleito a Miguel Ochoa de haberse aprovechado de los residuos de vena adheridos al suelo, y de haber sacado y vendido más de mil quintales de "chirta". Esto nos puede hacer sospechar de la amplitud del terreno que cubría la vena descargada. El resultado de tal operación era que "se destruye totalmente la ribera y... los baxeleros que las traen las descargan quasi en el agua y... con dificultad se puede cargar en los machos"²⁸.

El siguiente párrafo nos da idea cabal de las condiciones del terreno donde se coloca la vena: "...por no ser suyo el aprovechamiento (de la chirta) como por el daño que causa en las dichas riveras y heras... con las oyas que haze en sacarla, y para que mejor se conserbe y no se pierda la vena y hacienda de los contratantes en el dicho puerto es conbeniente e neçesario hazerse en la dicha rivera y heras una estacada alta fuerte y competente... en altura que no alcançe a ynundar la marea las dhas heras y rivera donde se descargan las dichas venas".

Sirva también como detalle de interés la mención que se hace de un arancel clavado en un poste de la lonja. La Provincia le conmina a que no sea el lonjero quien firme este arancel, sino que se atenga al entregado por las autoridades. Aun teniendo en cuenta que Bedua era lonja de propietario único, mientras que en Altzola había varios dueños en las diferentes lonjas, las noticias que acabamos de recoger valen casi en su totalidad para uno y otro caso. Bedua tenía una importancia especial, como lo muestra un documento donde se nos señala que, habitualmente, el valor de las mercaderías que paraban en la lonja superaban los 10.000 ducados, una verdadera fortuna. Principalmente, según se lee, se trata de clavazón, herraje, rejas de arar y demás productos derivados del hierro²⁹.

Tal como se ha dicho, Bedua, lo mismo que el primer tramo del río Urumea, no tenía problemas para permitir la navegación de estos bajeles. Son frecuentes los documentos que acreditan la llegada de estas barcazas hasta los aledaños de la lonja. Los grandes mercaderes de la zona de Azkoitia-Azpeitia-Zestoa mandaban traer continuos cargamentos de vena. Así, Joan Martinez de Altuna exige al bajelero Anton de Santiago para que le entregue "una baxelada de vena que tiene en el puerto de Bedua de pesor de quinientos quintales..."³⁰. Otro vecino de Azpeitia, Francisco de Yarza, se apalabra con Anton de Bárzena, vecino de San Juan de Musquiz, para que le traiga "una baxelada de vena de quatrocientos quintales en el puerto de Bedua"³¹.

A veces resultaba indiferente, dependiendo del interés estratégico de los mercaderes, que el destino del cargamento fuese Altzola o Bedua. Veamos el caso del siguiente documento, referente a la

27. AHPO, II-672, f. 97.

28. Archivo General de Gipuzkoa (en lo sucesivo AGG), Corregimiento, ECI 651, año 1589.

29. AGG, Corregimiento, UCI 320, año 1621.

30. AHPO, II-154, f. 139.

31. AHPO, II-87, f. 28.

entrega de cierta cantidad de hierro: "En el arrebal de la villa de Elgoybar a cinco días del mes del deziembre año de nuestro señor de mill e quinientos e ochenta e ocho años... parecio Pascual de Uçelay, vecino de Deva... y entregará puestos a su costa y mission en la rentería de vedua que es en jurisdicción de la villa de Çestona a Andres de Arriola, vecino de esta dicha villa de Elgoybar... quatroçientos quintales de fierro sutil, la mitad planchuela y la otra mitad de fierro coadrado sutil de a çiento cinquenta libras cada". Productos de esta vena de hierro, las diferentes herramientas y aperos que se fabricaban no sólo en la zona de Elgoibar, sino también en los alrededores, iban a parar a los embarcaderos de Altzola, de Bedua o de cualquiera de los almacenes situados a orillas de los ríos guipuzcoanos. Por otra parte, que un material procedente del Valle del Urola tuviese por destino Altzola no era inhabitual. Así ocurre cuando Domingo de Mendizabal, vecino de Azpeitia, se compromete a suministrar "seiscientas dozenas de herraje terciado y para se los entregar en el lugar de Alçola en al cassa y loxa (lonja) de Martin Perez de Mocorona"³². Esta utilización de los diferentes puertos fluviales según conveniencia, o bien por exigencia de los clientes o de los transportistas, se ofrece en el caso de las relaciones comerciales de Joan de Landaeta y Lope de Aldazabal, ambos vecinos de Azkoitia, quienes prometen "dar echo a Françisco de Miranda mercader y natural de la ciudad de Burgos, estante al presente en la villa de San Sebastián... cinquenta quintales de clabo bueno y bien echo y bien labrado... y entregar al dicho Francisco de Miranda... en el lugar de Alçola... en la casa e loxa de Miguel de Yartua abitante en el lugar"³³.

4.1. La vena almacenada en Bedua

Tal como se ha comentado, la vena vizcaína llegaba en bajeles a los distintos puertos fluviales guipuzcoanos. La capacidad de estas embarcaciones rondaba los 400 quintales, que equivalían a unas 28 toneladas métricas. Muchos debieron ser los bajeleros que se dedicaban a este menester, a tenor de la acusación que llegó a las Juntas de la Provincia de Gipuzkoa en 1558 de que más de cuarenta maestros bajeleros habían pasado fraudulentamente vena a Francia³⁴.

Para conducir la vena se aprovechaba el cauce de los ríos, en cuyas lonjas y roquedales se descargaba el mineral a la espera de que los carros o los mulos lo transportaran hasta las herrerías. La utilización de los cauces fluviales suponía abaratar enormemente los costos del transporte. En el caso del Valle del Deba, el descargadero más utilizado era el de Iruroguen, a unos tres kilómetros río arriba. Desde este punto hasta el puerto fluvial de Altzola, a unos doce kilómetros de la desembocadura, eran los aleros o galluperos los que se encargaban de subir el mineral. El transporte fluvial, fuese en bajeles o en gallupas, suponía un importante ahorro porque si cada bajel podía introducir hasta Iruroguen 400/500 quintales, cada gallupa, guiada por dos hombres, podía transportar lo equivalente a lo acarreado por media docena de mulas.

Abundemos, aportando algunos casos más, sobre la presencia de los bajeleros vizcaínos en Bedua. En 1573 leemos que Francisco de Escarza, vecino de Azpeitia, otorga un poder por el que Antón de Barzana, vecino de Musquiz, y el azpeitiarra Juan Argarain como fiador, se obligan a entregarle una bajelada de vena de 400 quintales "en el puerto de Bedua"³⁵. El año 1587 se nos ofrece el compromiso entre Vicente de Hegibar y Juan Martínez de Altuna con Antón de Santiago, "baxelero", quien debía traer una bajelada de vena de 500 quintales al puerto de Bedua, a 38 maravedíes el quintal³⁶.

Otro documento, éste del año 1685, incide en la presencia de bajeleros en Bedua, a la vez que denota la existencia de diferentes materiales de hierro en dicha lonja³⁷. Don Juan Antonio de Aguirre, caballero de Santiago y vecino de Azpeitia, dijo que disponía de una bajelada de vena en el puerto de Bedua, aparte de 15 quintales de planchuela que obraban, en dicha lonja, en poder del lonjero Miguel de Alzaga, además de 6 quintales de rejas de arar, y otros 12 quintales de planchuela. Esto nos permite iniciarnos en la función de la lonja de Bedua como almacén de los productos de hierro labrados en las herrerías de la zona, a la espera de su salida al mercado exterior.

32. AHPO, I-1262, f. 34v., año 1594.

33. AHPO, I-1173, f. 157, año 1542.

34. AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes Guipuzcoanos*, 2 vols., Donostia, 1990, T. I, p. 234.

35. AHPO, II-87, f. 28.

36. AHPO, II-154, f. 139.

37. AHPO, II- 493, f. 74.

Hay asimismo documentación que acredita el movimiento de la vena almacenada en Bedua hacia las ferrerías donde se había de transformar en hierro. Hacia 1540 nos encontramos con Juan Pérez Elorriaga, Pero de Zuazo y Marín de Atana, contadores destinados a evaluar los bienes de Juan de Alzaga, tanto en el primer matrimonio con su prima Domenja de Isurola, como en el tiempo en que estuvo viudo, a lo que se añadía el período del segundo matrimonio con doña María de Vicuña. Entre sus bienes se cuentan hierros, venas quemadas, y venas almacenadas en Bedua. Cuando falleció, dejó en el puerto de Bedua 1.176 quintales de vena que se hicieron acarrear a la ferrería de Isurola³⁸.

En el arrendamiento de la casa y herrerías de Lasao (situadas entre Azpeitia y Zestoa) por Francisco de Eguía y María de Eizaguirre su esposa, vecinos de Azpeitia, a cargo de Francisco Ibáñez de Garagarza, englobando tanto la herrería mayor como la menor por una renta anual de 130 quintales de hierro, se nos facilita la siguiente información: “vos damos en el puerto de Bedua y a las puertas de la herrería 2.050 quintales de venas, 600 quintales a 39 maravedíes, y los 1450 quintales, a 42 maravedíes”, a lo que se añade lo que se debía a los acarreadores de vena desde Bedua a Lasao³⁹.

4.2. Recuento de las bajeladas y quintales de vena

La presencia de venaqueros vizcaínos que acarrearaban mineral de hierro a Bedua puede quedar en mera anécdota, caso de no contar con cifras y tonelajes que, de dicho material, llegaban anualmente al puerto fluvial. Poder cuantificar la llegada de bajeles y quintales daría la auténtica medida del caudal de material que llegaba a los aledaños de la lonja. Por desgracia, la documentación no nos suele facilitar datos que nos serían preciosos. Pero también es verdad que la fortuna suele deparar sorpresas cuando se busca con ahínco o, simplemente, la insistencia se ve recompensada en ocasiones con pequeñas perlas informativas que aclaran el panorama de datos sueltos mediante cifras contundentes.

Quien no haya frecuentado los archivos quizá no es consciente de que los documentos son lo que son, y sólo reflejan los intereses de quienes los escribieron, intereses que habitualmente nada tienen que ver con nuestras inquietudes. Los datos que se nos ofrecen se vinculan a negocios, no a intentos de formular crónicas para posibles futuros lectores. Ni siquiera el encargado de la llegada de bajeles y mercaderías que frecuentaban Bedua alberga la intención de reflejar algo definitivo, una lista de movimientos que a nosotros nos sería de gran utilidad. Por desgracia, la mayor parte de los cuaderos en los que se reflejaban estos datos tenían el valor del momento, y más tarde se destruían o, sencillamente, desaparecieron. Tenían un valor funcional, sin la menor intención de pasar a la posteridad y, menos aun, de satisfacer nuestros deseos de información.

Sin embargo, en las dos últimas décadas del siglo XVII se producen determinadas circunstancias que ayudan a una aproximación al tema. El mundo de las ferrerías no se hallaba en el mejor momento, por lo que los datos de finales de ese siglo reflejarían un movimiento cuya entidad, sin dudarlo, quedaría ampliamente superada en cantidad de bajeles y vena por el superior dinamismo y prosperidad que animó el siglo XVI. A pesar de ello, los datos que se nos ofrecen son altamente orientativos⁴⁰.

Las Juntas de Bizkaia, en reunión celebrada en Gernika el año 1686, prohibieron la salida de vena a Gipuzkoa, decisión que se manifestó problemática y produjo ciertos enfrentamientos. ¿Cuál era la razón para cortar un suministro que había durado siglos? Las autoridades vizcaínas acusaban a los guipuzcoanos de pasar la vena a Francia, lo que provocó el corte de la relación entre la zona minera y la Provincia. Esta medida provocó la casi nula llegada de vena vizcaína a los puertos guipuzcoanos, y por consiguiente a Bedua. ¿Y en razón de qué llegaron a constatarse noticias que testifican este corte?

Simplemente, el motivo del pleito que se produjo, que aporta datos donde se refleja el conflicto, fue el hecho de que los arrendadores querían cobrar la renta acordada con los arrendatarios. Estos decían que sin vena no podían trabajar, y que la renta era superflua e injustificada, pero los dueños de las ferrerías les achacaban falta de previsión.

38. AHPO, II-4, f. 262.

39. AHPO, II-92, f. 408, año 1575.

40. Los datos que van a continuación proceden básicamente de mi libro *Azpeitia: industria era merkataritza (XVI-XVIII mendeak)*, Azpeitia, 2010, pp. 26-30.

La disputa generada se convierte en inapreciable motivo de interés para los historiadores que tratan de perfilar los datos de las aportaciones de mineral, y precisamente la ocasión se vuelve propicia con motivo del corte de suministro. El pleito, del año 1690, parte del dueño de las ferrerías de Lasao, que se surtía de la vena llegada a Bedua. Francisco Antonio de Zabala Aizega y Lassao había arrendado por 9 años el molino y las ferrerías de Lassao a Jacinto de Corta por el precio de 300 ducados anuales, pero éste poco podría producir, a falta de vena, durante los años 1687, 1688 y 1689, y la polémica provocó la intervención de jueces árbitros que dilucidaran lo ocurrido y sus consecuencias.

Un testigo clave fue el propio administrador de Bedua, Miguel de Alzaga, a quien se le pregunta sobre las “partidas de venas que vinieron al puerto de la dicha casa los años en que se prohibió su extracción por el señorío de Vizcaya”, y que establezca una comparación con las que solían venir los años anteriores. Era la ocasión propicia para establecer las cantidades de vena y el número de bajeles que frecuentaban Bedua los años anteriores a la crisis.

El examen de la situación nos permite conocer las previsiones de vena que encargaban ferrones como Agustín Azcue, quien confiesa que no se acarrea vena en invierno ni en primavera, y tras llegar a Bedua se iba repartiendo a las diferentes ferrerías. Se asegura que el año 1686 llegó mucha vena, como se deduce de la frase de que “vinieron a ella en venta 109 bajeladas de vena”⁴¹. Los tres años siguientes antes mencionados dejó de llegar mineral, y en septiembre de 1689, mediante un permiso en el que intervino el rey, se volvió a suministrar vena durante cuatro meses, en los que se trajeron 41 bajeladas. Tras normalizarse el tráfico, gracias a la intervención real, en 1689 vino mucha vena en 119 bajeles.

Este período de escasez trajo, naturalmente, la paralización o ralentización de las ferrerías, que se vieron precisadas a comprar chirta o restos de vena pegada al suelo, o de pedir prestado mineral a ferrerías que lo poseían. En concreto, la ferrería de Iraeta de Arriba, que solía labrar al año 1.600 quintales, no consiguió labrar sino 552 quintales el año de 1688. El año 1690 llegaron a Bedua 32.132 quintales de vena en 95 bajeladas, el año 1696: 42.049 quintales de vena en 139 bajeladas, y el año 1700 se trajeron 37.899 quintales de vena, aunque no se menciona en este caso el número de bajeles que vinieron.

Por lo visto, los problemas de la llegada de vena no eran los únicos que afectaban a las ferrerías. El año 1702 se presenta como crítico en el propio entorno de Bedua, cuyas rentas bajan de 300 a 200 ducados anuales. Como síntoma de esta bajada de estimación y producción puede servir el dato de que, en los años 1705 y 1706 llegaron a este puerto 159 bajeladas que aportaron 54.823 quintales de vena. Como muestra, se calcula que, en un período de cinco años, arribaron 16.600 quintales, esto es, una cantidad superior a las mil toneladas métricas. Se trata de una cantidad que parece pequeña, pero hay que tener en cuenta las circunstancias de la época, y tampoco se debe desdeñar el hecho de que ya no se estaba en el floreciente siglo XVI, cuando, sin lugar a dudas, las cantidades manejadas fueron sensiblemente superiores. Conviene volver a recordar que se trataba de cantidades llegadas en época de franca crisis del mundo de las ferrerías.

4.3. El hierro almacenado en la lonja

El testamento fechado en 1549 de Juan de Sagarraga, vecino de Azkoitia, resulta muy significativo para observar la función de Bedua como destino de las herramientas de hierro que, bajadas del valle, se acercaban a la salida del mar⁴². Diversas menciones a los movimientos de sus negocios nos acercan a Bedua, como en el caso en el que se constata que se le deben a Juan de Altuna, vecino de Azpeitia, 245 quintales de hierro sutil “puestos en la lonja de Bedua”; a este mismo Altuna se le deben asimismo 60 docenas de herraje terciado y otras 51 docenas de lo mismo “puestos en Bedua”; lo mismo Juan Martínez de Arzelus, quien le debe 60 quintales de fierro sutil “puestos en Bedua”, y con el mismo destino le deben Juan de Orbegozo, “llamado Machin”, de Azpeitia, 30 quintales de hierro tocho, y Martín de Areizarte 63 quintales de hierro sutil. La insistencia es significativa.

Hemos hablado de hierro que llegaba a Bedua esperando destino. En 1564 se halla presente en la lonja el portugués Fernán Méndez, y el vecino de Musquiz Francisco de Encinal. Éste pondrá a dis-

41. Teniendo en cuenta que, como se ha dicho, la vena viajaba sólo en verano y otoño, esto es, en un período no superior a los seis meses, la llegada de 109 bajeles suponía que semanalmente llegaban de cuatro a cinco embarcaciones. Si observamos las aportaciones del año 1686, con 139 bajeles, se podía decir que casi todos los días laborables llegaba una embarcación.

42. AHPO, II-816, f. 4.

posición de Méndez su navío *Santa María* para cargarlo con 700 quintales de hierro, herraje, clavo, muelas de barbero, tablas de espada y tablas de ruedas, para hacer vela rumbo a Portugal⁴³.

Con diferente destino se concreta otro viaje el 12 de noviembre de 1565⁴⁴. Simón Álvarez y Santiago González, ambos portugueses, vecinos de Viana de Lina y dueños de la zabra *Nuestra Señora de la Merced*, acordaron con Francisco Ibáñez de Garagarza y Esteban de Arriarán, vecinos de Azpeitia, llevar carga de hierro a Portugal. La embarcación estaba surta en Deba, por lo que “viniendo a cargar a la lonja de Bedua”, viajaría “dende la lonja a la ciudad de Sevilla”. Entre las condiciones se menciona la obligación de situar la zabra pegante a la lonja de Bedua. Esta maniobra debía realizarse dentro de la mayor brevedad posible, lo que se refleja en la expresión “tiempo habiendo y aquel no lo perdiendo”. Después “se llegarán con la dicha zabra a la grúa de la dicha lonja de Bedua, abordarán dicho navío a la dicha grúa, y en ella recibirán 400 quintales de fierro y ferraje y clavo y una caja de herramientas, cada quintal de 150 libras”⁴⁵. Para evitar tentaciones de desviarse hacia su patria, se comprometen a dirigirse a Sevilla sin entrar en el puerto de Viana, y a volver con carga de trigo que han de descargar en Donostia o en Zumaia.

En 1575 se presenta Juan de Sarasu, ferrón de la herrería de Iraeta y vecino de Deba, quien confiesa haber recibido de Francisco de Hubillus, mercader de Zumaia “que está presente”, 50 ducados de oro “en reales de plata”, en pago de 25 quintales de hierro platina que el dicho Hubillus ha de entregar “en la lonja y rentería de Bedua”⁴⁶. Ese mismo año Andrés de Arriaga, vecino de Zarautz, afirma estar de partida para Andalucía en la nao *Santa María de la Esperanza*, “que es de Miguel Ochoa de Bedua y mía”, y le da poder marital a su esposa durante su ausencia⁴⁷. Contamos por tanto con otro elemento significativo sobre el punto estratégico que ocupaba Bedua: el dueño de la lonja y rentería no puede sustraerse a la tentación de participar en negocios que, como veremos, le serán discutidos, pues le podían distraer de las funciones cuyo cumplimiento se requerían del mismo.

Abundando en el puerto fluvial de Bedua, que como hemos visto otorga su propio nombre al río, lo que ya de por sí denota su importancia en la estrategia mercantil, se vincula en ocasiones, debido a su origen, al “río de Legazpia”, aunque presenta habitualmente el sugestivo nombre de Urola o “agua de ferrerías”, tal como lo atestigua e interpreta Garibay⁴⁸, haciendo honor a su función debido a las numerosas ferrerías que movía a lo largo de su recorrido. Bedua puede denominarse puerto fluvial, y a las funciones que el lugar cubría con su lonja, todavía hoy en pie, se añadía la presencia de un astillero, recientemente derruido, y las huertas donde quedaban depositadas las venas a la espera de la contribución de los transportistas de tierra firme.

La mayor parte de las mercaderías de hierro que se producían a lo largo del Valle del Urola se dirigía a Bedua, donde se almacenaban y controlaban estos materiales destinados a la exportación, lo que convertía a este puerto fluvial en un punto estratégico que muchos desearían controlar. Sobre todo familias poderosas que les podrían hacer sombra, quitándoles parte del negocio que suponía el cargo de la lonja. El caso del manejo de la vena era uno de los puntos fuertes del negocio. A comienzos del siglo XVII se cobraba cuatro reales la descarga de una bajelada, a lo que se unían otros derechos apetecibles, como el uso de la grúa, las maromas, etc.

Convertida en una referencia estratégica de primer orden para el conjunto del valle, resulta evidente que uno de los principales cometidos de la misma consistía en dar cuenta de este elemento imprescindible que llegaba a Bedua y con el que se iniciaba el proceso de transformación del hierro: la llegada, almacenaje y distribución de la vena vizcaína, la atención a los bajeles o embarcaciones de carga que llegaban a dicho puerto fluvial, y el recuento de los materiales aportados.

Esta función venía de antiguo. Con ocasión de la presentación de unos presuntos derechos para cobrar dineros de ciertas ferrerías de la zona, se afirma que “los hierros que de los puertos (en referencia a Bedua) salen fuera desde tiempos antiquísimos están exentas de pago dichas herrerías”⁴⁹. Todo resultaba rico y complejo dentro y en derredor de Bedua. Había que contar con personas destinadas al recuento de clavazón y, sobre todo, de herraje, que iba con su clavazón correspondiente,

43. AHPO, II-84, f. 326.

44. AHPO, II-84, f. 157

45. La carga de hierro en el bajel resulta similar a la de la vena traída de Bizkaia.

46. AHPO, II-3301, f. 97.

47. AHPO, II-3302, f. 35.

48. GARIBAY, E. de: *Compendio Historial*, Amberes, 1571, p. 965

49. Archivo General de Simancas, C. Castilla, L. 487, año 1585.

aparte de otros instrumentos de mayor tamaño. Clavazón y herraje se incluían en grandes barricas que eran numeradas y levantadas a bordo de los bajeles.

4.4. Peleas por el control y competencia

Bedua era, sin lugar a dudas, un bocado apetecible a cualquier paladar. Sus rentas y posesiones eran cuantiosas, y el honor familiar iba acorde con dicha riqueza y poder. Sin duda alguna despertaba las ansias de muchas familias, sobre todo las más poderosas, que veían en el control del mercado del valle una oportunidad para hacer dinero y ganar prestigio. Pero hay que tener en cuenta que también las tentaciones de medrar anidaban en el ánimo de familiares que se sentían postergados por la fortuna o por los favoritismos. A finales de la primera mitad del siglo XVI se produce una de esas luchas intestinas que ofrecen una información preciosa y nos ilustran sobre la sociedad de la época⁵⁰. El malhadado protagonista de la familia Bedua que provoca la confrontación parece llevar el sello de su triste destino en su caballeresco nombre: Lanzarote.

Para no perdernos en la maraña del parentesco conviene que nos hagamos un sucinto árbol genealógico que nos permita un acercamiento cabal a las peleas familiares que se suscitan en el mencionado pleito. La primera generación la componen Pero Ortiz de Marzana, muerto abintestado en 1518, casado con Catalina de Echezarreta, quien falleció en 1545. Entre los componentes de la segunda generación, Ochoa Martínez de Bedua y su hermano Lanzarote, y a la tercera pertenecen Miguel Ochoa de Bedua, hijo de Ochoa Martínez, y sus dos hermanas. La trama se desarrolla en torno a los derechos sucesorios de la segunda y tercera generación, suscitando un complicadísimo, a la vez que informativamente rico, pleito por el que Lanzarote pretende hacer prevalecer ciertos derechos sobre la herencia que alega se le han negado. Su hermano Ochoa Martínez muere el año 1533, en plena juventud, y quizá este hecho le anime a presentar sus credenciales para detentar el apetecible mayorazgo de Bedua.

Situémonos ante la composición de la tercera generación, y el particular a su principal protagonista Miguel Ochoa. Éste contaba con sólo dos años cuando murió su padre Ochoa Martínez, y del presunto heredero al mayorazgo de Bedua se dice gráficamente que “aún está que mamaba las tetas”, por lo que decidieron dotarle de procuradores que defendieran sus intereses sucesorios.

Ochoa Martínez, hermano del pretendiente y pleiteante Lanzarote y padre del heredero legal Miguel Ochoa, había navegado y poseía, a medias con Beltrán de Arteaga, una nao que se adivina muy crecida, pues de ella le tocaba una participación de 500 ducados. A Ochoa Martínez, según los testigos, “le mataron los ingleses” en el cabo San Vicente, Portugal, aunque otros especifican que su muerte ocurrió en la Raposera, y le hicieron “honras y cumplimientos por su ánima” en Aizarnazabal. De varios testimonios se desprende que se trató de una acción armada, a sueldo del Rey, pero surgen sospechas sobre que los dineros que le correspondían se los quedó el mutrikuarra Sancho Davil de Aguirre, quien actuó como capitán en dicha actuación, y que la viuda, Catalina, pleiteó con dicho Sancho sobre el dinero que le correspondía a su difunto marido.

Volviendo a las pretensiones de Lanzarote, se alegaba que no había recibido las legítimas que le pertenecían, que había sido pobre y seguía en estado de pobreza. Una información que va en su contra asegura que, debido a no se sabe qué delitos, había estado preso e incluso que lo habían perseguido los comendadores de Rodas, y que estando huido de éstos fue precisamente su madre Catalina quien le brindó protección, le recogió en casa y le alimentó.

A medida que avanza el pleito se nos ofrece la ocasión de profundizar en el examen del patrimonio vinculado a Bedua, del que se dice que no se podía hacer particiones por razón del carácter indivisible del mayorazgo. A mediados del siglo XVI el puerto y lonja proporcionaban una renta de 200 ducados, pero no era menor la riqueza en robledales y manzanales, aparte del valor de la parte de la nao de Pero Ortiz de Marzana y los materiales de otras naos fabricadas con madera de sus bosques. Sobre los pies de manzano las cifras oscilan entre los 40.000 y los 80.000, lo que, teniendo en cuenta que el pie se valoraba en casi tres reales (medio ducado o 5 ½ reales según otro testigo), alcanzaba una cifra muy importante. Los robledales no daban para menos, pues se menciona cómo el corte de miles de pies había proporcionado mucho dinero. En una valoración global del patrimonio que pertenecía a Bedua se llega a decir que sobrepasaba los 18.000 ducados, una cifra de gran alcance y

50. ARChV, PC, Z. y Balboa, 1182-2, años 1540-1552.

que, obviamente, resultaba muy apetecible para quien, incluso parece que en contra de su voluntad, azuzado por su mujer y su suegra, demandaba su posesión.

Éste parecía ser el destino de Lanzarote, quien se había casado con María Joanes de Osango, y por todas las trazas queda la impresión de que entre ella y su madre empujaban al presunto desheredado a demandar unos derechos a los que se oponían su madre Catalina, y los procuradores del nieto de ésta, el heredero Miguel Ochoa de Bedua. Catalina, la valedora de los derechos de su nieto Miguel Ochoa, le argumentaba a su hijo Lanzarote, que ya contaba con 60 años (otros rebajan ostensiblemente esta edad), que ella ya había gastado demasiado dinero en los pleitos que éste tenía con su mujer María Joanes de Osango. También se argumenta que dichos pleitos se siguieron contra la voluntad de Lanzarote, quien muchas veces pidió a su madre que no siguiese pleiteando, pues él no quería pagar lo que en su seguimiento se gastase, a lo que la madre le respondió que se ofrecía a pagar los gastos con dineros de su propia hacienda. Por lo que se deduce, Catalina, desde que falleció su marido Pero Ortiz de Marzana “siempre tenía mucha moneda y daba emprestada a muchas personas, especialmente a su hermana, que hizo la casa nueva que está junto a Bedua”. Se decía que a partir de la muerte de Pero Ortiz de Marzana, su viuda Catalina se erigió en dueña del patrimonio de Bedua, donde controlaba tanto el honor familiar como la fortuna. A esto se añade que, después que Pero Hortiz de Marçana falleció, hasta que Ochoa Martínez casó con doña María Pérez su mujer, se vio que la dicha Catalina solía tener y poseer la casa y pertenecido de Bedua, gozando de sus abundantes frutos y honores, y que cuando casó Ochoa Martínez éste compartía dichos bienes a medias con Catalina. Al fallecer ésta, fue María Pérez de Arrona, ya viuda de Ochoa Martínez, la que junto con sus hijos se aprovechó del patrimonio de Bedua, cortó muchos montes y robles crecidos, “para hacer dellos tablas de naos y se los hizo bajar a Bedua, y María Pérez de Arrona vendió ciertos montes así para naos como para hacer carbón. Que Ochoa Martínez nunca cortó madera en los montes de Bedua, salvo para el edificio de molinos de Arrozpide en su terminado de Arrozpide, y su madre Catalina sí hizo cortar madera para una nao para su hierno Francisco de Arrona, a la ribera de Bedua”. La casa solar disponía, como se observa, de muchos bienes aparte de las rentas que le procuraba su función de lonja y descargadero de vena.

En defensa de los derechos de Lanzarote, un testigo aseguraba que a éste le obligaron a renunciar a sus derechos, pero también se alega que ello se debió a los pleitos que mantuvo con su propia mujer, lo que obligó a Catalina a gastar mucho dinero en idas y venidas a Pamplona, extremo que ratifica la sospecha de que el matrimonio de su hijo no funcionó, o bien que el frustrado pretendiente a controlar Bedua no debía ofrecer la seriedad y solvencia exigible para garantizar el buen funcionamiento del patrimonio familiar.

Teniendo en cuenta las declaraciones de los testigos, se deduce que Bedua, aparte de tener de renta anual 200 ducados, en concepto del probable valor de la casa, con su puerto y rentería, las rentas sacadas de las herrerías de valle, la chirta, los derechos de fierros y venas y peso y lonjaje y rentería, podía valorarse dicho patrimonio de Bedua con todos sus pertenecidos y derechos 11.000 ducados (hemos visto que otros lo cifraban en 18.000 ducados). De los bosques se habían aprovechado para vender maderamen destinado a fabricar barcos, uno de ellos hizo una nao de 300 toneles, del donostiarra Martín Pérez de Picalamar. También se asegura que sacaron madera para entregarla a uno de Mutriku, quien pretendía fabricar otra embarcación de 300 toneladas, pero con la excesiva espera el material se fue deteriorando.

De todo lo relatado, que forma un conjunto tan rico como enrevesado, se desprende el potencial que residía en Bedua, y también las envidias concitadas por su poder, honores y fortuna. No es de extrañar que otras familias importantes de la zona intentaran emular su suerte creando lonjas y descargaderos que les proporcionaran dinero y poder. La sola renta ya era apetecible, y un par de décadas más tarde de lo señalado en el anterior pleito, en 1564, vemos cómo se daba en arriendo la casa de Bedua y sus lonjas y puerto y derechos, manzanales, castañales y huerta, por ocho años, por 300 ducados anuales, 100 ducados más de lo que rentaba poco antes⁵¹.

Todavía dos décadas después, en 1585, se produce uno de los tantos pleitos en que se vio envuelto el complejo de Bedua⁵². Esta vez se trataba de un enemigo de alto rango, el señorío de Iraeta, poseedor entre otros bienes de una importante ferrería. La escena se desarrolla “en el puesto y lugar

51. AHPO, II- 410, f. 87.

52. AHPO, II-3313, f. 249.

llamado de Arrosptide", Zestoa, en presencia de Martín Ochoa de Areiztondo y Artazubiaga, alcalde de Zestoa, ante quien comparecieron, por una parte, Francisco de Eguia y Nicolás de Iraeta, éste señor de la casa solar de Iraeta y sobrino de Eguia, y por otra Miguel Ochoa de Bedua, señor de Bedua, y su hijo homónimo. Dijeron que entre ellos había pleitos, diferencias y debates, que habían causado costas, emulaciones y malquerencias, ante diversos tribunales, y que querían remediarlo, aquietarse, y "dar ejemplo de paz a todos los vezinos como caballeros cristianos y quietos, deseosos de paz y concordia".

Se habían reunido en Arrosptide, donde había un molino que pertenecía a Bedua y que resultaba conflictivo e improductivo debido a las continuas disputas sobre el control del río y determinadas cuestiones relacionados con el honor, molino sobre el que determinan "que habían sido mucha parte de los dichos pleitos, ellos ni ninguno de sus sucesores podían pasar de la mitad del río de Legazpia, sobre que estaba fundado adelante hacia la parte de la dicha casa y sel de Iraeta", por cuya razón, ningún provecho se derivaba de dicho molino e, indirectamente, por medidas represivas tomadas por los de Bedua, tampoco podían los de Iraeta sacar el apetecido beneficio a su herrería. La solución prevista suponía permitir la fabricación y normal funcionamiento de "una herrería mayor o menor o de otra cualquier hechura y suerte, y las presas precisas para las herrerías". Para facilitar su funcionamiento los de Bedua "dan camino y servidumbre para que llanamente por sí y con bestias cargadas y vacías para su servicio de la herrería puedan pasar por las tierras y términos de la dicha casa y solar de Bedua desde la dicha su casa y solar de Iraeta y sus herrerías, montes y de las otras partes que quisieran para la dicha herrería". Pero el acuerdo dependía del cumplimiento, por parte de los de Iraeta, de una condición lógica: "y que si después dende la dicha herrería quisieran los dichos señores de Iraeta y sus gentes pasar fierros e otras cosas a otras lonjas que la de la dicha casa y solar de Bedua, no puedan entrar ni pasar por las tierras y términos de la dicha casa y solar de Bedua". El mismo año, y para asegurar un acuerdo que no debió durar mucho tiempo, tratan de afianzar el pacto y evitar "actos violentos en que pudieran acaecer muertes y escándalos, derribando los unos la media presa que tenía y tornándola a reparar los otros, hasta que el Corregidor..." tomara parte en el asunto y lo dilucidase⁵³.

La competencia más peligrosa se presentaba en el propio control del río y de las mercaderías que pasaban por el mismo. El año 1589 se reúnen, en la plaza pública de Zumaia, Juan de Labayen y su hija Francisca, quienes estaban determinados a hacer lonja en Escasabel y en su ribera y canal, más arriba que la casa de Bedua, jurisdicción de Zumaia, en su casa y torre, para que en dicha lonja se pudieran hacer carga y descarga de venas, maderamientos y otras cosas, y los mercaderes contratantes traer sus fierros, clavazones y otras mercaderías, como lo hacían en Bedua, y acudieren al puerto y ribera de Esquisabel, haciendo que los vecinos de la dicha villa lo actuaran exentos de pago en carga y descarga, y para ello fabricarían caminos a su costa, terminando los pleitos "que ha muchos años tiene con Miguel Ochoa de Bedua... sobre la libertad de los caminos públicos que está pendiente en la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid"⁵⁴.

Por lo que se ve, no todo era complacencia en torno al poderío de Bedua. El mismo año de 1589 se formula otra queja que amenaza con ser recurrente, y que vuelve a tratar del aprovechamiento de la "chirta" o residuos de vena de las eras de Bedua⁵⁵. En una carta dirigida "A la noble y muy leal provincia de Guipúzcoa en su Junta General de Guetaria", Miguel de Bedua asegura querer asistir a la Junta, pero la indisposición que padece le obliga a enviar en su nombre a Miguel de Olazábal. En dicha carta "Dice que a su noticia ha llegado que la villa de Azpeitia ha reclamado diciendo que yo llevo de cada ferrón que labra fierro con vena llevada de este puerto cada año una fanega de trigo, lo cual es verdad por privilegio de más de cien años, de 1484, por comisión de los Reyes Católicos, confirmado en 1568 y así aparece en el arancel los derechos que tenía derecho a llevar". Aunque el tema principal era que se le discutían sus derechos sobre las famosas chirtas o residuos de vena incrustados en el suelo, cuyo dominio pasaba por ser realmente apetecible. Miguel de Bedua alega que algunas personas, una vez recogidas sus venas, suelen venir solicitando "alguna chirta", de la que dice "que de antiguos tiempos está enterrada en el dicho puerto, que en partes se halla en más de una brazada de hondura", que ahora quieren importunar sobre ellas, cuando en realidad está "debexo de mi tierra", lo que le hace argumentar que "y de no ser mías no sé cuyas pueden ser". La

53. AHPO, II-3313, f. 286.

54. AHPO, II-3317, f. 99.

55. AGG, Corregimiento ECI 651.

exagerada extracción de dicha chirta podía generar problemas en el sistema de desembarco de la vena y su posterior carga en carros y caballerías. Y si se quita la chirta, cuando vienen los bajeleros hay que echar la vena en el agua, dificultando la carga en los mulos, y “así bien Miguel Ochoa de Bedua ha tomado asiento para proveer de venas las herrerías de Iraeta que están quasi juntas a la dicha casa de Bedua, lo qual es en gran daño y perjuicio de los dueños de la dicha ferrería”.

Los que plantean las quejas exigen “que el dicho Miguel Ochoa de Bedua ni otra persona alguna por él no saque el residuo y chirta ni toque en las heras y ribera del puerto de Bedua donde se descarga la vena” y, más grave todavía, “que no pueda contratar en la dicha vena ni cosa adherente a ella ni fierro ni en las demás mercaderías que acostumbran traer a su dicha lonja, pues es prohibido a los lonjeros...” (practicar contratos).

La casa de Bedua jugaba con la ventaja, en el transporte de la vena, de que muchos terrenos que circundaban a la lonja eran de su propiedad, y que quien quisiera transitar por algunos de los pasos habituales se encontraba fácilmente forzado a tocar tierras sobre las que ejercían dominio. El año 1598, el licenciado Antonio de Arizpe y Mariana de Bedua, dueños de la lonja y demás propiedades, abren un expediente contra los ferrones del valle del río Urola, representados por el ya conocido Francisco de Eguía⁵⁶. Se les acusa de que ciertos trajineros acarreaban vena a las herrerías de Iraeta utilizando los servicios de la lonja de Esquisabel, que se había erigido en competencia. Los de Iraeta, en concreto, se habían comprometido a respetar los derechos de Bedua, quien les concedía el paso, según se ha visto anteriormente, sin pagar derechos. A la alegación principal se añade que, siendo terrenos de Bedua, pasaban por ellos carros cargados de vena, tirados por bueyes, e incluso usaban azadones para facilitar el paso de los carros. Se facilitan varios nombres a los que se acusa de que iban “con muchos carros cargados de vena”, arreglando cuando encontraban algún mal paso. Poco duró, como se ve, el acuerdo de no agresión entre las dos poderosas familias, conscientes ambas de que un arreglo pacífico las beneficiaba en sumo grado.

4.5. Entre la continuidad y la decadencia

Debido quizá a este tipo de problemas, lo cierto es que, al acercarse el siglo XVII, Bedua parece perder fuelle y se le presentan graves problemas. Uno de los pleitos que llega a Valladolid cuestiona la propia legitimidad de la posesión de Bedua por parte de María de Bedua⁵⁷. A lo largo de dos décadas que dura el pleito se dilucidan los derechos sobre la lonja planteados en un concurso de acreedores sobre los bienes de la casa de Bedua. A la cabeza de la demanda se presenta Pedro Ortiz de Zarauz y Gamboa, como cesionario de Sabastián de Gorostiola y otros acreedores. Las razones que se exhiben suenan a interesadas, incluso trufadas de ciertas contradicciones, como la que alega que “Bedua está en despoblado, en distancia de una legua de Cestona”, como si esta circunstancia desmereciese su funcionamiento y rentabilidad, cuando por otra parte los mismos admiten que el puerto fluvial y la lonja están muy concurridos, pues “en dicho puerto suele haber más gente de fuera que de la villa”. Quizá fuera cierto que, desde que había fallecido Miguel Ochoa de Bedua, las rentas habían bajado, lo que debió hacerse notorio en los últimos veinte años. ¿Signo manifiesto de decadencia? ¿Acusación de descuido de los negocios, pues se hace coincidir dicha caída con la desaparición de Miguel Ochoa?

Antes de que concluyera este pleito se ven envueltos en otro que dura otras dos décadas⁵⁸. Se trata, de nuevo, de otro concurso de acreedores debido a impagos de los arrendatarios y de presuntas irregularidades cometidas por los mismos que acababan perjudicando a unos dueños cada vez más alejados de su casa madre y de sus pertenencias. Por lo visto, Mariana de Bedua había desalojado de su cargo de arrendatario de Bedua al azpeitiarra Martín de Aristi, y debía dinero a varios acreedores.

Las condiciones del nuevo arrendamiento otorgado a Josepo de Arbizu, casualmente su yerno, dejan adivinar cierta posición de debilidad de Mariana, pues exige que en la dicha casa de Bedua “me habéis de dar un aposento para mi vivienda y de mi hijo... y cada un año seis cestas de manzanas y doce cestas de castañas... todos los derechos de fierro y herraje y venas y otras mercaderías pertenecientes a dicha casa y puerto y lonjas de Bedua,... las anegas de trigo de todas las herencias

56. AGG, Secc. 2, Neg. 13, Leg. 10.

57. ARChV, PC, Taboada (Olv) 1245-2, años 1599-1619.

58. ARChV, PC, Moreno (F) 2075-2, años 1608-1628.

y serones que son obligados a me dar y pagar en cada un año como a señora y poseedora de la dicha casa de Vedua”.

Como argumento de los pleiteantes, en la querrela afloran ciertas irregularidades en la guarda y gerencia de los bienes entregados en Bedua. Se alega que el anterior arrendamiento quedó finiquitado porque algunos mercaderes se quejaban en razón del irregular tratamiento de las mercaderías que les entregaban. La defensa decía que el tiempo que tuvieron en arrendamiento casa y lonja lo emplearon bien, pero que la dicha Doña Mariana indujo a la Junta, por terceras personas, para que los echasen, y lo consiguió, quizá con la oculta intención de dar el cargo a su yerno...

Los problemas se acumulan en torno a Bedua al poco de iniciar el siglo XVII. En un pleito de 1621 se solicitan a Mariana de Bedua los salarios de nueve años, un total de 466 ducados y 7 reales⁵⁹. El demandante es Baltasar de Elcano, quien asegura que para cubrir el puesto tuvo que poner de fianza 2.000 ducados. El sueldo anual estipulado era de 50 ducados, a lo que había que añadir los gastos derivados de diversas idas y venidas relacionadas con negocios de la lonja.

El defensor de Mariana de Bedua, Francisco de Ybargoyen, dice que no sólo se le abonaron los salarios al mencionado Elcano, sino que, al tener que abandonar la lonja por enfermedad, le proporcionó boticas, y durante los dos años y medio de su enfermedad le vistió y sustentó por misericordia, dándole paños, jubones, sombreros, etc., y que de tener en cuenta los cuidados prestados le debería cobrar cuatro reales diarios.

Un testigo cualificado, el azpeitiarra Juan Pérez de Altuna, informa en la ocasión de que tiene compañía de mercaderías de hierro, herraje, clavazón, etc., en Sevilla, y que de ordinario las carga en Bedua, y sabe que en dicha lonja hay “mucha cantidad de las sobredichas mercaderías, y que cada día se van metiendo en ella por diversos mercaderes, y este testigo agora al presente tiene en la dicha lonja hasta en cantidad de valor de 3.500 ducados, y habrá en la dicha lonja actualmente sobre los 10.000 ducados de hacienda”.

La decadencia de Bedua se deja notar especialmente a lo largo del siglo XVIII, en que el mundo de las ferrerías mostraba ya una franca decadencia, por la falta de carbón, la competencia exterior y los problemas económicos. Un documento en que se comenta el arrendamiento del palacio y lonja de Bedua y su administración a cargo del arrendador Miguel de Alzaga, vecino de Zumaia, muestra cómo éste se querrela contra Lorenzo Antonio de Uriarte y Bedua y M^a Ignacia de Arizpe y Bedua, poseedores de Bedua⁶⁰. En las cuentas de varios años se dice que se pagaron 1.000 ducados, a 200 ducados al año, por el arrendamiento del complejo por cinco años, y se hace una mención premonitória sobre la presencia de la crisis: que la renta, que había sido anteriormente de 300 ducados, había bajado a los 200 ducados, y la razón se muestra contundente: “por haber extinguido la mayor sustancia del comercio de la dicha casa”, y en una expresión complementaria, se añade que la bajada de su cotización se debía a la “falta de comercio de género de fierro en que consiste la renta de la dicha casa”, lo que muestra que el descenso de la renta no respondía a una apreciación gratuita o interesada.

El 13 de enero de 1711 se celebra una reunión en la casa concejil de Zestoa, y en ella se presentan Andrés de Goenaga, síndico y procurador general de los caballeros hijosdalgo, Ignacio de Esnal, Antonio de Lili, Gracián de Balzola, el capitán Ignacio de Embil, Manuel de Leizola, y la mayor parte de los que concurren en los negocios del hierro, para tratar sobre el arrendamiento de Bedua, su puerto y lonjas, y acusar a María Ignacia y Lorenzo Antonio de su mala gestión. Se reitera la idea de que Bedua se hallaba en despoblado, pero en la ocasión se nos ofrece un fidedigno retrato de las actividades que se realizaban en la lonja y los derechos que se cobraban. Se dice que desde el año 1578 se aumentaron los derechos de la lonja, y de cobrar dos maravedíes de lonjaje, peso y caminos por cada quintal de fierro, se pasó a pedir que se les pagara por lo menos seis, o al menos cuatro maravedíes, y que “por adocenas (contar por docenas) y apillar el errage que entra en dicha lonja y poner cada cosa en su puesto, ha menester dos personas asistentes a quienes debe dar salario, y que cada docena de herraje no deba más de una blanca”. También se informa de que se exigieron a “los benaqueros que aportan en el puerto de la dicha casa según el derecho antiguo se pagan cuatro reales por cada vagelada, se le dé uno por ciento en especie de la misma vena o su valor ordinario, pero que para ello se obliga a poner todo el prado a satisfacción de los ferrones y a correr el muelle que

59. AGG, Corregimiento, UCI 320.

60. ARChV, PC, Quevedo (F), 3420-2, años 1708-1711.

tiene empezado y acabarle dentro de tres años, a su propia costa, en toda la rivera, de suerte que los dichos venaqueros tengan gran alivio y comodidad en sus descargas y también los dueños de las dichas venas en alzarlas, y se obliga asimismo a no sacar la chirta que pueda sino es a los tiempos que se le ordenare, sin embargo de que está en posesión de sacarla cada y cuando quisiere, con que no haya vena que alzar”.

A lo anterior se añade que “Los derechos que se han pagado hasta ahora por el herraje, del gruaje para embarcar las barricas, se den dos reales, medio real por cédulas y lonja, y real y medio por la grua, y se puede aumentar: real y medio por la grua y real por embasar cada barrica, de suerte que son dos reales y medio por barrica”. Abundando en el asunto de las venas, se afirma que “los derechos de pesaje de cada bajelada de vena eran de tres reales, dos y medio a cuenta del comprador, y medio real del bajelero”.

También se establecieron normas sobre el conflictivo uso de la chirta: “El residuo de la vena llamado comúnmente chirta, entra en la tierra a donde se descargan los bajeles, sumiéndose por la blandura de ella con la inundación de las mareas, y V.S. tiene permitido que de diez en diez años se pueda aprovechar de aquella mercadería puesta más debajo de la superficie ondeando sólo un dedo la tierra a donde hubiera sido echada alguna vajelada, después que toda la vena descubierta haya llevado el dueño los diez años, pues puede mandar V.S. se reduzcan a cinco (años) y que a cabo de ellos tenga su aprovechamiento sin que nunca se cabe más la tierra para que se eviten los oios (hoyos) que se harían en gran daño de los que han de echar vena en el puerto”. Finalmente, entre los compromisos del lonjero se establece la mejora del puerto y su conservación, colocando a costa del arrendador paredes de fortaleza, grosor y altura conveniente.

El último atisbo que podemos ofrecer como clara muestra de la decadencia de Bedua, y sobre todo de los encargados de cuidar sus bienes y que se beneficiaban de los mismos, nos lo ofrece un pleito que se produce entre los años 1711 y 1713⁶¹. Se menciona una carta ejecutoria dada en Valladolid el 17 de noviembre de 1711 en relación con el arrendamiento de Bedua. Lorenzo Antonio de Uriarte y Bedua y su esposa se enfrentan, de nuevo, al zumaiarra Miguel de Alzaga, y los ferrones a los que representa, así como al concejo de Azcoitia y sus ferrones. El Corregidor se halla presente en la casa solar de Bedua el 8 de septiembre de 1712, y ordena que, hasta que otra cosa se mande, no sea inquietado el dicho Miguel de Alzaga en el cuidado y ejercicio de la administración de la casa, lonjas y puerto de Bedua por Don Lorenzo de Uriarte y Bedua y Jerónima de Iceta su mujer, a quienes se les notifica que el mencionado Alzaga no está obligado a desocupar la dicha casa ni a entregar las llaves de ella y de su lonja hasta que otra cosa se determine, y se les avisa que no recurran a la violencia.

Comparece Ignacio de Aranguren, en nombre de las villas de Azcoitia, Azpeitia y Zestoa y de sus vecinos comerciantes e interesados en las lonjas de Bedua, quien informa que “los dueños de Bedua se destinaron ha mucho tiempo para rentería y lonja donde se bajan todos los géneros de fierro que se labran en el distrito de mis partes y de la villa de Deva con obligación que han tenido de dar fianzas suficientes y poner persona de inteligencia y expediente para el recibo de todo lo que en ella se introduce y asentar su peso y salida, en los cuadernos que debe tener para dar después cuenta a cada interesado de todos sus géneros, y Doña María Ignacia de Arizpe, dueña actual de la dicha casa, se allanó a hacer escritura de arrendamiento a Don Lorenzo Antonio de Uriarte y Bedua su hijo con la calidad de que cumpliese con las dichas dos obligaciones, y habiéndose proveído auto en este tribunal mandando a la dicha María Ignacia otorgase escritura se añadió que los nuevos arrendadores diesen fianzas suficientes para la seguridad de los géneros que había y se introducían en dichas lonjas, que notoriamente son insuficientes para la seguridad de los grandes caudales de mis partes y que se pueden introducir por el mar, y en esta consideración las debe dar correspondientes al comercio que hay en dichas lonjas y se espera se aumenten con la paz general al ejemplo de lo que pasa en la ciudad de San Sebastián y su lonjero que las da de más de 50.000 ducados, y a este respecto los demás que hay en esta provincia y en su circunvecindad de modo que dichas fianzas no sólo sean aprobadas de los comerciantes sino también de esta Provincia y su Diputación, que tanto mira a la conservación del comercio de sus naturales y aumento como lo tiene capitulado con el dueño de las dichas lonjas resulta de dichos autos”. En resumen, los mercaderes de la zona no se hallan satisfechos del funcionamiento de la lonja, de cuya buena marcha depende en alto grado el éxito de sus

61. ARChV, PC, Quevedo (F) 3423-1.

negocios, y en concreto un testigo dice que Lorenzo, a quien su madre ha adjudicado la responsabilidad de Bedua, “ha vivido en quietud y es de buena edad y no inteligente para este menester, y el joven no tiene experiencia para el puesto”, lo que suponía un riesgo para su buena marcha e, indirectamente, para los negocios de los ferrones y mercaderes implicados.

En el pleito se nos ofrecen testimonios que muestran el complicado momento que vive el mundo de las herrerías y el comercio del hierro, aunque este sector seguía teniendo una gran presencia en la economía provincial. El maestro clavetero de Azpeitia Antonio de Gorostizu, presentado por Ignacio de Aranguren, nos ofrece una riquísima descripción de Bedua, la producción de las herrerías, y la riqueza que suponían, además de otras consideraciones sobre la situación económica de la Provincia. Afirma que las tres villas citadas, a las que se añade la de Deba, gozan todavía de buena salud respecto a su industria ferrona, pues señala que, incluyendo las dos herrerías de Alzolaras, y excluyendo la de Oiquina,

“hay 17 herrerías mayores y que lo que se labra en ellas así de fierro como de rejas de arar y otros géneros y lo que se labra en las fraguas de herraje y clavo se conduce comúnmente a la lonja de Bedua y casi todo, en tiempo de treguas y paces con los reinos de Francia y del Norte, aunque estos últimos años mediante la guerra y poca seguridad de las embarcaciones para transitar por mar a la Andalucía y a las Indias se han extraviado algunas cortas porciones conduciéndolas a la ciudad de Vitoria, y el cómputo que el que depone ha hecho de la labranza de fierro que en dichas 17 herrerías se puede hacer al presente y en adelante llega a 15.000 quintales de fierro, un año con otro, aunque es verdad que en años pasados se solía labrar mucha más cantidad de fierro en ellas, y dando como da de precio a cada quintal 32 reales de plata, importa su valor 480.000 reales de plata, y de los referidos fierros reducidos a rejas de arar 1.000 quintales, antes más que menos cada año, los cuales a razón de 16 reales de plata que tienen de ventaja al fierro en quintal, importan 16.000 reales de plata, y también se reducirán a clavo 2.000 quintales de fierro, y por la ventaja de su estimación regular 8.000 reales de a ocho que son 64.000 reales, y por lo consiguiente se reduce a herraje 1.000 quintales de fierro y la ventaja de su precio es 20.000 reales de plata, que todas las dichas partidas vienen a montar 580.000 reales de plata, los cuales se introducen para el comercio en Bedua, en confianza con quien las administra, y los dueños de su lonja, y ha oído decir deben dar fianza a razón de los interesados y de esta Provincia, y también es cierto se hace la confianza de 50.000 quintales de vena que poco más o menos se necesitan para la labranza de los dichos 15.000 quintales de fierro, y se descargan en el puerto de Bedua, y así bien se introducen en dicha lonja diferentes géneros de cosas y frutos que vienen por mar para estos lugares como son trigo, aba, maíz, bacallao, saín, cacao, azúcar, y otras diversas cosas comestibles y mercaderías que se compran en San Sebastián y se transportan por mar, que en dichas villas hay 17 herrerías, y que ha estado en todas ellas, en diferentes tiempos, que en ellas se labran 15.000 quintales de fierro aunque antes se ha labrado mucha más cantidad, y lo que se labra en dichas herrerías así de fierro como rejas de arar y otros géneros y que la labranza de las fraguas de herraje y clavo en la mayor parte se conduce a Bedua, que está en despoblado, y en tiempo de paz con los reinos de Francia estos últimos años de guerra por el embarazo de la mar se ha conducido parte a Vitoria, y dichos quintales, a precio de 32 reales por quintal, hace 480.000 reales de valor, y de los referidos fierros se reducen a rejas de arar 1.500 quintales más o menos, cada año, los cuales a razón de 16 reales de plata que tienen en ventaja al fierro en quintal importan 16.000 reales de plata y también reducirán a clavo 2.000 quintales, y por la ventaja (ganancia) 8.000 reales plata que son 64.000 reales de plata, y por lo consiguiente se reducirán de herraje en cada un año 1.000 quintales y la ventaja de su precio viene a ser 20.000 reales, y todo monta a 580.000 reales plata que se introducen en tiempo de comercio en Bedua,... y ha oído decir que los administradores no han llevado buena cuenta y el tiempo que Lorenzo asistió en dichas lonjas por muerte de Antonio de Uriarte su padre hubo queja contra él, y que a instancia de los comerciantes se había puesto por administrador a Miguel Alzaga que éste ha corrido con el cargo de entonces acá, a satisfacción de los interesados.

Lo segundo, que en la dicha casa hay dos lonjas con su peso en cada una, y en la de arriba se pesan herraje y todo género de fierro, y en la de abajo se introduce herraje y clavo, se adocena el herraje y se pesa, y sucede muchas veces diez doce y veinte arrieros y carreteros que van cargados de todo género de fierro, y ha de tomar la razón del sujeto que le conduce, el nombre del dueño asentar en el cuaderno, y dar cédula a cada uno de lo que lleva, y al mismo tiempo sucede que lo de ordinario y muchas veces que están pesando en la lonja de abajo el herraje y clavo a diferentes personas y oficiales que concurren a ello, y el administrador ha de tomar la razón del peso de docena y millares asentando en un cuaderno el nombre del dueño y el oficial que lo envasa en las barricas poniéndoles el número y como suelen concurrir varias veces dichos oficiales que cada uno quisiera despachar el primero por llegar a tiempo a su casa, suelen tener entre sí muchos enfados y pendencies, y conviene que el administrador sea persona de mucha autoridad que los pueda mandar con modo y aun con rigor, para llevar la cuenta de la lonja de arriba necesitará también un mozo de habilidad e inteligencia.

Que las fianzas que dan los arrendadores de San Sebastián y otras partes son ordinariamente grandes y en general superiores a los géneros que se introducen, pues pasan de 100.000 ducados, y los de

Lorenzo muy inferiores, y lo de Jerónima, la mujer, sólo tiene ciertas casas en Vitoria, con 30 ducados de renta al año...

Que las dichas lonjas sucede varias veces que los géneros están allá uno, dos y tres años hasta que haya comprador o se ofrezca ocasión de galeones y flota para las Indias, sin que el dueño sepa si están allí o se ha valido el lonjero u otra persona de ellos, ni lo puede averiguar, y por esto, con la gran confianza que es preciso hacer del lonjero, conviene que éste sea hombre que la merezca (la confianza) por sus buenas costumbres bondad e integridad, lo que no concurre con el dicho Jacinto (de Ibarzabal)

Que está en estilo y costumbre de que los vendedores y compradores de los géneros que están en las lonjas fian a su cuidado y fidelidad el peso de ellos, tanto que al papel que diere con la razón de peso, barras, docenas y millares se le da entera fe y crédito, y cada día se le encomienda la compra y venta de unos y otros, además de la remisión de los géneros al puerto de Pasajes, donde ordinariamente se aprestan y cargan los navíos para Cádiz y hace llevar allá cuanto se le ordena, lo que requiere persona de gran inteligencia y fidelidad, y al puerto de Bedua raramente bajan los comerciantes y los compradores nunca, por la gran confianza que se tiene del lonjero, que hace oficio como de persona pública".

Sirve también, para dar una adecuada visión del movimiento que se generaba en Bedua, la "mucha experiencia" que muestra Miguel de Alzaga, por haber sido arrendatario de Bedua a los largo de 28 años, quien "sabe que el administrador de Bedua está de costumbre de señalar a los vajereros los puestos que deben descargar pesando la vena en que amontonan y apilen, para lo que se necesita persona inteligente y con autoridad, porque los ferrones fian a su cuidado el peso de la dicha vena por la distancia que hay de Bedua a las ferrerías", además de ser buen conocedor de "la mucha inteligencia y fidelidad que debe tener el dueño, arrendador o administrador y tiene noticias de Jazinto de Ibarzabal, de edad de 18 años, y que no ha tenido en su cuenta ninguna lonja, sino haber sido escribiente del lonjero Antonio de Olavarría en San Sebastián, sin que el dicho Antonio le tuviese mucha confianza, y entró como ayudante de Lorenzo, no teniendo obligación de dar cuenta de los géneros que entran en la lonja, y que Lorenzo, sin bienes, más que de 100 ducados anuales, debe sustentar a su numerosa familia, y que las fianzas que dan los lonjeros de San Sebastián y Bilbao son superiores a los bienes que manejan, y Lorenzo está apretado por censos... y espera heredar de su madre, como hijo mayor", lo que hace que los mercaderes interesados en dichas lonjas lo tengan difícil.

Como hemos podido observar, la gestión del puerto fluvial de Bedua generaba múltiples problemas, pero también solucionaba muchas de las carencias del transporte en una época en la que disponer de áreas navegables contribuía muy positivamente en los negocios. En Gipuzkoa, y más en concreto en Bedua, el transporte de los elementos clave para la fabricación y exportación de hierro y herramientas derivadas contribuía a la creación de estos puntos de contacto donde se congregaban bajeleros, mercaderías, mulateros, carreteros y mercaderes.

5. ALGUNAS CONCLUSIONES

Los ríos han constituido importantes medios de comunicación, y esto vale para cursos fluviales cortos como los guipuzcoanos. Llama la atención que muchos historiadores no hayan prestado atención a este hecho, olvido sólo parcialmente excusable por el hecho de que las funciones de navegación que otorgaban importancia a estos puertos fluviales en la práctica decrecieron o desaparecieron a partir del siglo XIX.

Si atendemos a la documentación que, a partir de la Baja Edad Media, responde a la época más brillante de la historia vasca, y más en concreto a los siglos XVI y XVII, resulta imposible sustraerse al bombardeo de noticias que nos conducen a los puertos fluviales del Deba, Urola, Oriá, Urumea o Bidasoa. En el Urola, que también se denomina "río de Bedua" en atención a su importancia en el movimiento mercantil de su puerto, los mercaderes de la zona esperan la llegada de los bajeles vizcaínos portadores de vena, y se citan en la lonja de Bedua para dar salida a los productos de las numerosas ferrerías situadas a lo largo del Urola.

A pesar de que los mapas de los siglos XVI y XVII muestran que los puertos fluviales tenían una gran importancia, a medida que avanza la historia y dejan de tener la presencia de otros tiempos quedan en el olvido.

En el siglo XVI, Garibay refleja la trascendencia que tuvieron estos centros mercantiles, otorgando una especial importancia al río que transcurría por Arrasate, su pueblo, se fija especialmente en el



punto de encuentro que suponía, en la jurisdicción de Elgoibar, el puerto fluvial de Altzola, doce kilómetros río arriba. Sus alas o gallupas le hacen recordar las góndolas venecianas, y menciona el gran movimiento de mercaderías entre Altzola y Deba, punto de partida de embarcaciones con destino a Sevilla, Lisboa o diferentes puertos europeos y americanos, y en especial los de Terranova, cuyos productos se acumulaban en las lonjas del mencionado puerto fluvial a la espera de las recuas de mulas que habían de conducir el bacalao y la grasa de ballena al interior.

Bedua se sitúa a sólo tres kilómetros de la desembocadura del Urola, pero se convierte en el punto de encuentro del movimiento mercantil del valle. En sus eras o terrenos aledaños se descargaba la vena acarreada y se cargaban los diversos productos de hierro tocho o elaborado.

Bedua se convertía, de ese modo, en una especie de trampolín del comercio de la zona, y en su lonja se negociaban las transacciones mercantiles de las herrerías y fraguas de la comarca. Debido a las enormes ventajas que suponía, para sus dueños, el control de este movimiento, se dieron fuertes tensiones con familias poderosas de los alrededores, deseosas de compartir los privilegios y los honores derivados de su situación y de las funciones vinculadas a su actividad. La historia de Bedua se conoce también por tensiones internas, fruto de las peleas por hacerse con las riendas entre los distintos miembros de la familia.

En resumen, los avatares de Bedua muestran un buen retrato de nuestra historia, tanto a nivel de transporte como de comercio, así como de las luchas que sobrevenían entre posibles pretendientes a controlar un espacio tan apetecible.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

GUEVARA, José Ramón: "La pesca de la ballena en Hondarribia",
Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco,
7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp.
181-196.



La pesca de la ballena en Hondarribia

José Ramon Guevara

Recep.: 22.05.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 181-196]

Acep.: 17.07.12

Resumen

Hondarribia es un pequeño puerto pesquero de País Vasco volcado al Cantábrico. A lo largo de su existencia ha tenido una larga trayectoria pesquera, comercial y militar. La pesca de la ballena ha sido una de las actividades que mayor desarrollo ha conocido. Su situación estratégica, como puerto situado en la frontera, le ha dado cierta originalidad en algunos aspectos en la pesca de estos cetáceos. En este trabajo se hace un estudio de la actividad ballenera desde sus orígenes, en la alta edad media, hasta su extinción a finales del siglo XVIII.

Palabras clave: Hondarribia, San Jean de Luz, pesca, ballena.

Laburpena

Hondarribia Kantauri itsasora begira dagoen Euskal Herriko arrantza portu txiki bat da. Sortu zenetik hona ibilbide luzea egin du arrantza nahiz merkataritza arloan, baita arlo militarrean ere. Balearen harrapaketa izan da gehien garatu den jardueretako bat. Mugaren ondoko portua izaki, bere kokapen estrategikoak nolabaiteko originaltasuna eman dio zetazeo horien harraketaren zenbait alderditan. Lan honetan balearen harraketari buruzko azterketa bat egiten da, Goi Erdi Aroan jarduerari hasiera eman zitzaionetik XVIII. mendearen bukaeran iraungi zen arte.

Gako-hitzak: Hondarribia, Donibane Lohizune, arrantza/harrapaketa, balea.

Abstract

Hondarribia is a small fishing port in the Basque Country that looks to the Cantabrian. The town has a long-standing fishing, commercial and military tradition. Whaling has been one of its best-developed activities. Its strategic location as a port on the border has brought it a certain amount of originality in certain aspects of the whaling business. This work examines its whaling business from its origins during the high Middle Ages to its extinction at the end of the 18th century.

Key words: Hondarribia, San Jean de Luz, fishing, whaling.

1. ORÍGENES

Mucho se ha escrito sobre el origen de la pesca de la ballena, no es el objetivo de este trabajo ahondar en este tema. La mayoría de los historiadores dan por bueno el siglo XII como el momento en que se comenzó a pescar ballenas de manera sistemática en el País Vasco, aunque algunos autores adelanta esta fecha a la alta Edad Media. El caso de Hondarribia no es una excepción en esta regla y podemos asegurar que ya en el siglo XIII contamos con datos fehacientes para asegurar que la pesca de la ballena era una actividad económica destacable.

En la baja Edad Media, Bayona tratará de hacerse con los territorios de pesca, desde esta ciudad hasta el Bidasoa. Según el *Livre d'Or* de la Catedral de Santa María de Bayona los pescadores de Hondarribia debían pagar el diezmo de la pesca a la iglesia de Bayona y todas las ballenas que pescaran entre Hondarribia y Biarritz las debían vender en Bayona¹.

1.1. La iconografía

En la primera representación gráfica que sobre Hondarribia se conserva, el sello del concejo de 1297, en una de sus caras figura la captura de una ballena desde una pequeña embarcación impulsada a remo, haciendo referencia a la captura de estos cetáceos que se realizaba en la propia costa. El hecho que se eligiera esta imagen como iconografía representativa de la villa denota la importancia que se le daba en ese momento a la pesca de la ballena, la otra cara de dicho sello representa una ciudad amurallada, resaltando, con ello, otra función inherente a la población: la militar.

Esta imagen se mantuvo a lo largo de la Edad Media y hasta bien entrado el siglo XVII, cuando debido a los cambios introducidos en las armas de la ciudad, se sustituyó, en el cuartel correspondiente, la imagen del batel ballenero, galeón o chalupa por una nao ballenera de gran porte, haciendo referencia no a la pesca costera que se representaba en el sello anterior sino a las grandes expediciones balleneras que en ese siglo se armaron a Terranova, pero sobre todo a Spitzberg, Noruega y Groenlandia.

La pesca de la ballena se realizaba en dos escenarios diferentes. Uno, en la costa próxima a los puertos pesqueros que se ejecutaba desde chalupas y que requerían una mínima infraestructura e inversión, y otra la que se realizaba en lugares alejados de los puertos de origen de las embarcaciones, que exigían una mayor infraestructura y por supuesto un mayor gasto económico.



Anverso del sello de cera del concejo de Hondarribia (Fuenterrabía) conservado en los Archivos Nacionales de Francia, París. Pende de un pergamino fechado en 1297 y viene a ser la más antigua representación de arponeo de ballena conservada en Europa. Foto Archivos Nacionales de Francia.

1. GOYHENETCHE, Manex: "La pêche maritime en Labourd: survol historique", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, p. 153.

2. LA PESCA COSTERA

Generalmente se realizaba por los pescadores del propio puerto y en el entorno del mismo. Aunque en un documento fechado en 1531 se procede a la contratación de una pinaza de Biarritz para trabajar en pareja con una de Hondarribia. En el concierto² establecido entre Juanes de Echegaray y Martín de Leguía, maestre de su pinaza, con Puantu de Marn vecino de Biarritz, maestre de pinaza *“se comprometen a estar con sus pinazas bien aderezadas de quilla e los remos que hubiere menester con sus velas e aparejos necesarios para mediados del mes de octubre próximo de este año en el puerto de esta dicha villa e con cada doce hombres para que estén prestos y estantes en el puerto de Estubiaga desta villa para la pesca de ballenas hasta presente año.*

Juanes de Echegaray se obliga de dar a los dichos maestros e marineros el mantenimiento e bastimentos que hubiere necesidad de pan y sidra e los otros mantenimientos ordinarios en todo el tiempo que estuvieren en la dicha pesca por tiempo de dos o tres meses e les dará toda la armazón necesaria e acostumbrada para la dicha pesca de ballenas y mas que les dará la tercia parte de toda la dicha pesca”.

Sorprende de este documento el que se recurra a embarcaciones de otro puerto para pescar en lo que he denominado modalidad costera. Al igual, es extraño que se recurra a pinazas, embarcaciones generalmente de mayor porte que las chalupas, y sobre todo asombra las tripulaciones de 12 hombres, muy numerosas para este tipo de pesca. De todas maneras, al ser un documento único, en este sentido, debemos mostrar todo tipo de cautelas a la hora de sacar conclusiones.

Anterior al siglo XVI la documentación es muy escasa y apenas hay referencia a la actividad ballenera. Será a partir de este siglo cuando contamos con algunas fuentes documentales exiguas si las comparamos con las referentes a las grandes expediciones balleneras que a lo largo de este siglo se armaran a Asturias, Galicia, y Terranova. Al no requerir la pesca, que hemos denominado costera, grandes inversiones tampoco era necesario dejar constancia de manera escrita de los detalles referentes al negocio. Ninguna mención al tema en el archivo de protocolos de Oñati, sólo referencias en los pleitos que se establecieron entre chalupas con motivo de los problemas que surgían a la hora de la repartición de las capturas o por motivos ajenos a la pesca. Como en el caso de Gambo, viuda de Sabat de Sarasti, que recibió 40 ducados de oro como parte de una ballena que le fue sustraída a su marido cuando la llevaba en su pinaza en tiempo de paz, por vecinos de Hendaia y Urruña.

La mayor parte de la documentación hallada es de principios del siglo XVII y hace referencia a los problemas surgidos con los pescadores de Hendaia en un momento en que la situación política en la frontera era delicada debido a las constantes reclamaciones, que sobre la jurisdicción del río Bidasoa, harán lo vecinos de Hendaia. Es de estos documentos, ricos en cuanto a detalles, de donde hemos sacado la mayor parte de la información.

La temporada de pesca tenía lugar durante el invierno, entre los meses de noviembre y marzo, desde el día de todos los Santos hasta el de Nuestra Señora de 25 de marzo que era la época del *pase de ballenas*³. En este período las ballenas emigraban desde los mares del Norte de Europa hacia África, pasando por el Golfo de Bizkaia, momento que se aprovechaba para su captura.

2.1. Los caladeros

Este tipo de pesca se realizaba en las zonas próximas a la villa. Las embarcaciones, generalmente chalupas, partían de la marina o ribera tras el aviso dado por el atalayero y se dirigían al lugar indicado por éste. La pesca costera se realizaba generalmente frente a la costa de Jaizkibel, en la zona denominada *Baxu*⁴, y la *Cornise*, entre la bocana de Pasaia y San Juan de Luz. Lugares muy próximos a la costa, como *“junto a la punta de Amoiz”*⁵ o en el *“lugar que llaman Bajo, mar en fuera”* o frente a la caleta de Artzu como ocurrió en 1688, cuando varias embarcaciones de Hondarribia y Hendaia consiguieron capturar dos ballenas. En algunas ocasiones, las ballenas heridas tratando de huir de sus captores llegaron a refugiarse bajo el castillo de Higuier, dentro del canal y jurisdicción de la ciudad.

2. GPAH (Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa), 3/301, fol. 6r-6v.

3. HUA (Hondarribiko Udal Artxiboa), E, 7,1,19,8.

4. Oeste. Los pescadores de Hondarribia denominan a los cuatro puntos cardinales: Iparra (Norte), Legorra (Sur) Baxu (Oeste) y Lestia (Este).

5. HUA, E,7,1,19,8, fol. 14.

Aunque en ocasiones se realizaban en la *mar ancha*, allá donde la ocasión se ofrecía. En el caso de la captura de una trompa en 1685 se realizó a siete leguas al norte de *punta de Figuer* lugar donde acudían a pescar besugos las chalupas de Hondarribia. La casualidad quiso que se encontraran con un grupo de trompas y que no dejaran pasar la ocasión capturando una. Los problemas de ataje hasta la ribera y marina no debieron ser sencillos de resolver aunque la documentación no hace ninguna referencia a ello.

El hecho de que la zona de pesca se encontrara en aguas fronterizas trajo muchos problemas de jurisdicción. Las relaciones, si a lo largo del siglo XVI fueron buenas, a partir del siglo XVII se tensarán de manera especial con los pescadores de Zubernoá, Hendaia y Urruña, no así con los de Ziburu, Bidart y San Juan de Luz con los que fueron más amistosas. A comienzos del siglo XVII, y a raíz de un pleito suscitado por la jurisdicción del río Bidasoa, las relaciones entre Hondarribia y Hendaia⁶ se tensarán de manera extrema haciendo de la navegación una actividad peligrosa para los pescadores de las poblaciones ribereñas. Esta crisis fue fomentada por los poderes políticos, sobre todo por el rey de Francia, quien vio en estos incidentes una manera de volver a poner sobre el tapete el tema de los límites fronterizos.

Son numerosos los pleitos⁷ entre pescadores de ambos lados del Bidasoa. Parece ser que los abusos por parte de los de Hondarribia eran frecuentes, así lo atestiguan las reclamaciones que las autoridades labortanas harán a las autoridades hondarribiarras, en muchos casos convirtiéndose en verdaderos problemas de Estado al tener que intervenir las autoridades militares. A modo de ejemplo nos referiremos a dos casos en que quedan patentes las malas relaciones entre pescadores de Hondarribia y Hendaia.

El 13 septiembre de 1606 Juanes de Herremun de la casa de Larrano de Zubernoá (Urruña) y consortes vieron una ballena en la mar ancha y se dirigieron a la playa de Loia donde tenían una chalupa con la cual salieron a darle caza. Llegaron hasta ella y la hirieron con dos arpones y cuando la remolcaban aparecieron Sancho de Oyanguren maestre con su chalupa y otras ocho o nueve chalupas de Hondarribia que acabaron de matar al animal ante las protestas de los de Zubernoá. Remolcaron la ballena hasta la ribera de Hondarribia donde la depositaron. La chalupa de Zubernoá al estar sujeta por las estachas de los arpones a la ballena se vio también remolcada hasta la ribera de Hondarribia. Su chalupa fue embargada por el alcalde por tratarse de una embarcación con quilla que tenía prohibida su navegación por la jurisdicción de Hondarribia.

Diez años más tarde el 8 de febrero de 1619 Joan Otxoa de Casanueva con su chalupa "vieron venir a una chalupa de Bidarte que traían una ballena herida y como no eran poderosos para matar dicha ballena porque venía sola y en ella no suficiente gente para matarla y el Maestre les invitó a matar la ballena y que irían a la parte. Y aceptando fueron en seguimiento que llegó debajo del castillo de Higer y pasó hasta la barra y entrada del puerto y en este paraje la chalupa de Juan Ochoa de Casadevante que llegó y se acercó a la ballena, el arponero que iba en ella levantó el brazo con el arpón para tirar e herirla. Y entonces llegaron cuatro chalupas de Hendaia y de malos modos dijeron a los Fuenterrabía que no se atreviesen ni tirar ni herir a la ballena y los de Fuenterrabía yendo a arriarse a la ballena para herirla se atrevió por la proa una de las cuatro chalupas de Hendaia diciendo que no lo habían de consentir. Y en estas razones el arponero de la chalupa de Hendaia, alzó el brazo y le tiro con ánimo de matarle a Martín Sanz de Alcayaga y le paso por debajo del brazo rasgándole las ropillas y tirando los demás que iban en dicha chalupa de Hendaia a los de la chalupa de Fuenterrabía muchas pedradas y otros instrumentos y armas que llaman jabalines. Y ellos se defendieron porque no los matasen. Y para evitar mayores desgracias decidieron venir a la villa a dar parte. El alcalde ordenó que algunas chalupas prevenidas con armas y vecinos fueran a donde estaban las chalupas francesas con la ballena muerta y prendiesen todos los vecinos del lugar de Hendaia, como entradores y usurpadores de la Real Jurisdicción que goza esta villa y presos los trajeran a esta villa. Fueron al lugar referido bajo el castillo de Higer donde los hallaron y trajeron presos a 32 individuos de Hendaia hombres y mozos y algunos muchachos que todos son vecinos y naturales de Hendaia dejando como dejaron libres a los vecinos de Bidarte, San Juan de Luz y Çiburu que eran como catorce chalupas para que llevasen la ballena sin contradicción alguna"⁸.

6. Este tema ha sido tratado de manera extensa en EMPARAN, José Ramón: *Hondarribia 1620-1620 urteetan*, Hondarribiko Udala, Hondarribia, 2009.

7. HUA, E,6,III,2,2.

8. HUA, E,6,VI,7,11.

Incluso en alguna ocasión hasta el rey se vio obligado a intervenir para evitar que estas disputas locales se convirtieran en asuntos de estado. El 25 de febrero de 1638 se promulgó una real cédula para que los productos de una ballena que habían pescado entre vecinos de Hondarribia y Hendaia, se repartieran por la mitad.

A lo largo del siglo XVII las capturas eran frecuentes, entre los años 1610 y 1615 se mataron 21 ballenas y en el año 1631 se capturaron cinco⁹. A lo largo del siglo XVIII se siguieron pescando ballenas de manera esporádica pero la actividad ballenera para finales de este siglo se podía considerar prácticamente extinguida, aunque todavía se seguían realizando algunas capturas ocasionales como la que se realizó el 2 de marzo de 1782 en que una ballena fue capturada por cuatro chalupas. A la hora del reparto ni se acudió al maestro de primeras letras, que era el encargado de realizar las cuentas para repartición de soldadas, como había sido costumbre, ni se acudió a la lonja para la manipulación del cetáceo como lo mandaban las ordenanzas. Lo que de alguna manera vislumbra que la actividad ballenera había caído en algo meramente anecdótico¹⁰. Todavía, en septiembre de 1800, en una carta de la hermandad al ayuntamiento se solicita poner un atalayero para que, entre otras cosas, *"tenga el cuidado de avisar si viniese alguna ballena en las cercanías"*.

2.2. La subasta

Una vez pescada la ballena se trasladaba a los arenales de la marina y ribera donde era rápidamente, generalmente el mismo día, subastada. La subasta se realizaba en presencia de los alcaldes y mediante el sistema de la vela prendida. Una vez realizada la subasta se despedazaba la ballena en el propio arenal y se procedía a su manipulación derritiendo la grasa en el horno que para tal efecto tenía la cofradía en la lonja de El Puntal. En otros casos cuando el comprador era foráneo se transportaba al lugar que éste decidiera.

2.3. La atalaya y el atalayero

La figura del atalayero es imprescindible para la pesca de ballenas. Su misión consistía, entre otras, en avisar mediante señales a los maestros de lanchas de la presencia de ballenas en la costa. El atalayero era elegido por los maestros de chalupas anualmente y remunerado por la Cofradía de San Pedro por un periodo de tiempo que generalmente iba *"desde el día de Todos los Santos, 1 de noviembre, hasta el día de Nuestra Señora, 25 de marzo, que es el tiempo de la pasa de ballenas"*¹¹.

La atalaya se encontraba en las inmediaciones del castillo de Higuier, recientes excavaciones arqueológicas han puesto al descubierto lo que pudiera ser la atalaya o lugar de observación del atalayero. Este puesto contaba con una pequeña infraestructura consistente en un horno de señales y una chabola o casilla para resguardarse de las inclemencias del tiempo. Las señales se realizaban mediante humo y hachas de viento y debían de contar con diferentes códigos pues no sólo se utilizaba para la pesca de la ballena sino también para avisar cuando había mal tiempo y estaban fuera las chalupas, sirviendo a modo de faro para poder indicar el rumbo adecuado a las embarcaciones.

No sabemos desde cuándo existe este oficio, seguramente desde la Baja Edad Media, a partir del siglo XVI ya se puede constatar en la documentación esta actividad. No sabemos exactamente cuando desapareció esta figura; es de suponer que lo hizo con la instalación del primer faro a mediados del siglo XIX. Sabemos que en 1800 la Cofradía envió una carta en la que solicitaba poner atalayero y afirmaba estar reparando el horno de la atalaya por haber sido destruido por los franceses durante la guerra de la Convención.

El Jaizkibel no sólo ha sido utilizado por los vecinos de Hondarribia para el avistamiento de ballenas. Los pescadores de San Juan de Luz y Ziburu en muchas ocasiones desembarcaban en la zona de Biosnar para escudriñar el mar en busca de cetáceos ante la consiguiente protesta de los pescadores y autoridades hondarribiarras. En la sesión del ayuntamiento de 22 de enero de 1620 se expuso *"que algunas chalupas de San Juan de Luz y de Ziburu salen a la mar a la pesca de ballenas para descubririrlas y matarlas y para este efecto pasando los límites del reino de Francia vienen y se llegan a las enderecederas y límites de España o esta villa y se atreven a saltar a tierra, en el lugar que se dice de*

9. PORTU, Florentino: *Hondarribia, notas históricas y curiosidades*, Hondarribiko Udala, Hondarribia, 1989.

10. HUA, LA, 1782; fol 22 r.

11. HUA, E, 7, I, 19,8; fol. 66 v.

Bioznar y otros puestos de la rocas y costa de mar desde la punta de Amuitz a la parte del Pasaje y desde tierra atalayan y miran al mar y descubrir alguna ballena... lo cual era de mucho inconveniente para esta villa”.

En 1688, ante las constantes quejas de los hondarribiarras por lo que consideraban una invasión del territorio, el gobernador francés Planque escribe al ayuntamiento alegando que no tiene razón en “que los vecinos de Hendaya desembarcan de cuando en cuando en las parte de Higuier para tratar de descubrir algunas ballenas en la mar esta mal fundada porque según el tratado firmado por el y por Agustín de Robles los vecinos de Hendaia pueden ir con toda libertad sobre las tierras de España y lo mismo y lo mismo las de Fuenterrabia venir sobre las de Francia”¹². Parece ser que ante las persistentes protestas se firmó un documento, al que hace referencia la transcripción anterior, pero no hemos dado con él.

Cuando las ballenas aparecían en alta mar, lejos de la vista de los atalayeros, las señas se hacían desde las embarcaciones. En el caso que hemos citado más arriba, referente a la pesca de una trompa, la documentación recoge que la pinaza francesa colocó una seña. Se trataba de un capote puesto en uno de los palos, sin embargo, no parece ser que había una seña específica para estos casos sino que se pretendía llamar la atención mediante la colocación de algo anormal en alguno de los mástiles.

2.4. Las normas: el uso y costumbre y la tradición

El reparto de las piezas capturadas era en muchas ocasiones tumultuario. La falta de una reglamentación escrita daba lugar a numerosas interpretaciones interesadas, por supuesto. El sistema era el que se había empleado tradicionalmente, todas aquellas embarcaciones que pudieran clavar un arpón en la ballena antes de que muriera tenían derecho a una parte de la misma. Por lo tanto el disponer de un buen arponero era una de las condiciones esenciales para obtener unos buenos resultados. Tras arponear a la ballena, ésta tendía a sumergirse arrastrando “llevando a la zaga” a la embarcación o embarcaciones que la hubieran arponeado, resultando una operación peligrosa porque las maniobras que debían realizar las embarcaciones arrastradas eran complicadas y tendían a chocar, o a enredarse las estachas de los arpones y en muchos casos soltarse éstos produciendo numerosos accidentes. En algunos casos las embestidas de los cetáceos podría producir el hundimiento de las chalupas.

Esta norma, basada en el uso y costumbre y asentada y guardada desde que se tiene conocimiento de la pesca de la ballena en nuestro litoral, no conocía de fronteras y se aplicaba de igual manera para los pescadores de ambos lados de la muga, incluso en los casos en que se veían implicadas chalupas de unos y otro reino¹³. Al carecer de un reglamento por escrito la interpretación del mismo llevaba a numerosos conflictos. En 1654 se redactó un acuerdo entre Hondarribia y Hendaia, en la lonja de aquella, con el que se pretendía poner fin a los problemas que acarrea el carecer de un documento en el que se especificara en detalle los aspectos de esta pesca. Desgraciadamente no hemos encontrado dicho documento pero sí otros que hacen referencia al mismo.

Algunos casos trascendieron hasta el rey. En 1688, varias embarcaciones de Hondarribia y Hendaia salieron, “habiendo llamado a ballena el talaiero de Joseph de Yanci, ... al lugar que llaman Bajo mar en fuera” y frente a la caleta de Arsu consiguieron capturar dos ballenas. A raíz de esta captura surgieron numerosos problemas sobre los derechos de unos y otros, nada nuevo en este tema si no fuera porque el hecho trascendió más allá del ámbito local. Las protestas de los de Hendaia ante el gobernador del fuerte de Hendaia y el de Bayona llegaron a manos del gobernador de Gipuzkoa, Duque de Canzano, quien las remitió al rey. Éste, el 8 de marzo, decidió que se repartiera a partes iguales entre los de Hondarribia los beneficios sacados de la venta de las ballenas.

Estos pleitos muchas veces eran utilizados por los poderes políticos de ambos lados del Bidasoa para tensar las relaciones políticas. En algunos casos los derechos sobre pesca de la ballena encerraban las pretensiones de Francia sobre la jurisdicción del río Bidasoa como demostró José Ramón Emparan¹⁴.

12. HUA, E,5,II, 3, 9.

13. HUA, E,6,VI,7,3, fol.

14. EMPARAN, José Ramón: *op. cit.*

Los conflictos entre pescadores a causa de las capturas de cetáceos no sólo enfrentaron a pescadores de ambos lados de la muga sino que en muchas ocasiones se dieron entre los de un mismo puerto. En el caso de Hondarribia, el alférez del castillo de Higuier, Marcos de Echeverría, solicita, en enero de 1623, de las autoridades municipales que establezcan un reglamento, *como el que se hizo para la pesca de sardinas*, para evitar los problemas que las diferentes interpretaciones del *uso y costumbre* se hacían. La propuesta venía a raíz del problema que surgió entre los pescadores de la ciudad cuando dos de estos subieron a la atalaya como tenían costumbre, donde descubrieron una ballena y se fueron *"a más correr con sus dos chalupas, sin querer decirme a qué iban, con intento de que no les capease a las demás chalupas que aun estaban en la ribera, pero sin embargo el les hizo seña y vinieron todas"*¹⁵.

2.5. Ballenas, trompas y jibartes

Bajo la denominación de ballena, podemos encontrar diferentes especies de cetáceos. La más apreciada y cazada era la *balaena biscayensis* o *Eubalaena glacialis* porque tenía unas características que la hacían rentable y fácil de pescar; por la gran cantidad de grasa que contenía, por su nadar lento y sobre todo porque, una vez muerta, no se hundía y era fácil de atoar. Pero no me voy a extender en este aspecto pues ya ha sido estudiado de manera exhaustiva por otros autores.

Junto a esta especie encontramos otras que, aunque no eran tan frecuentes, también fueron perseguidas por los pescadores de Hondarribia. En la documentación consultada se hace referencia a otras dos especies: las trompas y los jibartes.

Las trompas que no he conseguido identificar y que Azkue en su diccionario define como: *pez grande negro, salta mucho, su aleta dorsal es como el codaste de una lancha*. Puede tratarse del Rorcual común, porque generalmente se desplazan en pequeños grupos de seis a diez individuos. En la documentación consultada se habla de dos grupos uno de seis y el otro de nueve ejemplares. Se dice de ellos que eran pescados extraños y de fiera naturaleza. No debía ser frecuente su captura. Durante la captura de un ejemplar en 1687¹⁶ se relata que se llevaba 23 años sin pescar ningún ejemplar. Dicen que su precio es más alto que el de ballenas y jibartes, aunque no especifican el porqué, pudiendo ser el tamaño la causa de este aspecto.

En el caso de los jibartes o jibartas, como son denominadas en la documentación, se trataría de la especie *Megaptera novaeanglia*. Al igual que las trompas no se trataría de ballenas propiamente dichas sino de rorcuales, aunque les llamen ballena jorobada.

La pesca de estas últimas especies parecía ser más complicada, era un cetáceo mucho más rápido que la ballena y tenía normas diferentes a la de la pesca de ésta, en este caso todas la embarcaciones que acudían y herían la ballena antes de que esta muriera tenían derecho a una parte de las ganancias que se repartía según el número de tripulantes de cada embarcación. En la caso de jibartes y en el de las trompas no está tan claro que se siguiese esta norma, algunos testigos de los pleitos comentados aseguran que esta regla cambiaba y aquel que conseguía clavar primero el arpón en el cetáceo podía decidir quién tomaba parte en la pesca y quién no. Esto llevó a algunos pleitos y problemas entre tripulaciones. En el pleito que se suscitó entre maestros de chalupas en 1687, con motivo de la pesca de una trompa, varios de los testigos afirman que existe una "concordata" entre los maestros de chalupas sobre la pesca de ballena y que no existe escritura formal sino que se trata de una concordata verbal. El capitán Diego de Santesteban, uno de los testigos de dicho pleito, afirma *"que hace cuatro años cuando se juntaron los maestros de chalupas no hubo un documento formal sino solamente un papel que escribió Andrés de Casanueva presbítero beneficiado de esta ciudad sobre el que se había de componer la caldera de la Hermandad San Pedro... y que en ese también se habló sobre los jibartes"*.

15. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los vascos y la pesca de la ballena*, Ediciones Vascas, 1979, p.82.

16. HUA, E,7,1,19,8.

3. LA EXPEDICIONES BALLENERAS

3.1. Galicia

Tenemos conocimiento que ya desde el siglo XIII los vascos se trasladaban a la costa asturiana y gallega para pescar ballenas¹⁷. Parece ser que los gallegos no las pescaban y arrendaban esta actividad a guipuzcoanos y vizcaínos. Lamentablemente la documentación anterior al siglo XVI es muy escasa y no será hasta bien entrado este siglo cuando comiencen a aparecer las primeras menciones, por lo menos en el caso de Hondarribia.

Estas expediciones eran más complicadas de realizar y exigían una infraestructura mucho mayor que la que necesitaba la pesca costera y por su puesto una mayor inversión económica. Si en algunas ocasiones los armadores se aventuraban en solitario al negocio, en la mayoría de las ocasiones se recurría a formar sociedades aportando los capitales armadores de distintos puertos.

Estas expediciones contaban con un barco *nodriza* de cierto porte, generalmente una carabela o nao, en el que se embarcaban cuatro o cinco galeones¹⁸ o chalupas que eran con las que se realizaba la pesca, utilizando el mismo método que utilizaban en la costera.

Uno de los primeros datos se refiere a la solicitud que hace Lorenzo de Durango, uno de los armadores más activos de la villa, en 1531, para que el ayuntamiento le conceda cartas de favor para el gobernador del Reino de Galicia y para el corregidor de Asturias *a fin de ser tratado bondadosamente por ellos*¹⁹. Aunque la mayoría de los datos nos indican que la zona preferida era Galicia y sobre todo el puerto de Malpica, desde donde operaba el armador Lorenzo de Durango –sabemos que organizó expediciones en 1531, 1542 y 1545, en esta ocasión con su nao *Catalina*– también se observa cierta actividad en los puertos asturianos como Luarca donde en 1531 operaban el armador Juan de Larrane, el maestre Juan de Xibao, su hermano Miguel, dueño de una carabela, y el tonelero Juan Pérez de Zapiain²⁰.

Los laburdinos también tomaban parte en estas expediciones, por ello en 1521 el emperador decreta la primera real cédula por la que se prohíbe este tipo de pesca a los extranjeros. Parece ser que en un principio no se tuvo en cuenta esa prohibición pues los laburdinos seguían operando sin ningún reparo. Así en 1533 se estableció un concierto²¹ entre Martín Sanz Laborda, maestre de la carabela nombrada *La Magdalena* y su capitán y armador, con los maestros de galeones de Urtubia, Joanes de Oyarzabal, Miguel de Arbideaga y Juanes de Ibaiceta, para ir a matar ballenas a Galicia. Ocho años más tarde encontramos otro ejemplo, el contrato de afletamiento entre el armador hondarribiarra Lorenzo de Durango y el maestre y baile de San Juan de Luz Joanes de Ansogarlu²², firmado el 29 de febrero de 1542, en que las dos partes se comprometen para realizar una expedición al puerto de Malpica.

Las campañas se realizaban durante el otoño y principios del invierno, en el contrato anterior se especifica que durará desde agosto hasta diciembre. En el caso de *La María de San Juan de Luz*, que mencionaremos más adelante, se especifica que el periodo de pesca es desde septiembre hasta final de año. Muchas veces coincidiendo con la época en que no se operaba en Terranova, así se conseguía que algún barco realizará las dos campañas, la de verano en Terranova y la de Galicia en invierno. Éste el caso de la nao *La María de San Juan de Luz*, de 120 toneles, que en el mes de febrero de 1542 estaba operando en Terranova y en ese mismo mes su propietario Joanes de Ansogarlu estaba firmando un contrato para que tras esa expedición, en el mes de septiembre, se dirigiera a Galicia contratada por Lorenzo de Durango hasta fin de año.

17. ARAGON RUANO, Alvaro; Alberdi LONBIDE, Xabier: "...lleven...as colas a las varrigas

18. Cuando se habla de galeones, en la primera mitad del siglo XVI, como demostró Michael Barkham, podemos referirnos a embarcaciones de gran tonelaje o también a pequeñas embarcaciones sin cubierta y a remo que se empleaban en la pesca costera como sardinas, ballenas, etc. BARKHAM, Michael: "Las pequeñas embarcaciones pesqueras vascas en el siglo XVI...", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 202-206.

19. HUA, Libro de actas de 1531; fol 60v-61 r.

20. AZPIAZU, José Antonio: "Los balleneros vascos en Galicia, Asturias y Cantabria", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, p. 88.

21. HUA, E, 6,III,2,2.

22. GPAH 3/332, fol. 4 r.- 5v.

3.2. Terranova

Mucho se ha escrito sobre Terranova y poco más podemos aportar a lo ya dicho. Como afirma Selma Huxley “la industria ballenera y bacaladera llegó a ser, después de la industria del hierro, la segunda más importante entre las actividades económicas que participaban los vascos”²³. La pesca de la ballena en Terranova daba trabajo para ocho o nueve meses a un gran número de marineros. Se calcula que durante el periodo de auge unos mil quinientos hombres trabajaban en el estrecho de Belle Isle. Sabemos que a partir de 1530 comenzarán las primeras expediciones gipuzkoanas a Terranova, al principio de una manera tímida y ya a partir de mediados de siglo de manera masiva. Los hondarribiarra contaban con los medios humanos, económicos y materiales para incorporarse a esta gran aventura. La expediciones a Galicia que hemos mencionado en el capítulo anterior, servirán de un fabuloso campo experimental para poder dar el salto a las más complicadas expediciones del nuevo escenario pesquero.

La envergadura del viaje, su duración, el capital humano y el riesgo que conlleva obligarán a realizar grandes inversiones que generalmente se compartirán entre diferentes puertos.

Los barcos, que en un principio se utilizarán, serán carabelas de pequeño porte que irán siendo sustituidas por naos y navíos de mayor porte según vayan llegando los capitales y los beneficios de la pesca. Esto exigirá una mayor inversión de capitales, difíciles de encontrar en un solo puerto y una infraestructura portuaria que sólo Pasaia va ofrecer en todo el litoral gipuzkoano. Pasaia es el puerto por excelencia, por sus infraestructuras y sobre todo por sus características naturales. La mayoría de las expediciones a Terranova partirán de este puerto y mantendrá su hegemonía hasta la desaparición de esta actividad pesquera a finales del siglo XVIII. Alguna expedición salió de Hondarribia pero el escaso calado de su puerto y su peligrosa barra hacían de él un puerto poco atractivo para la salida de expediciones. La concha, *Figuer* o bahía tampoco reunía condiciones aceptables para el fondeo de embarcaciones de gran porte. Así lo atestigua el naufragio del navío *San Vicent* de Bartolome de Sarria, vecino de Ziburu, que en 1576 naufragó en la concha de Hondarribia cargada de grasa de ballena²⁴.

Si tomamos en cuenta el marco jurisdiccional de aquella época podemos considerar que la primera expedición hondarribiarra a Terranova fue la realizada en 1541 por la carabela de Martín de Artaleku, vecino del Pasaje de Fuenterrabía, que fue afletada por Joanes de Mendizabal de San Juan de Luz. Éste parece ser que fue el primer viaje de un barco hondarribiarra a Terranova, o por lo menos el primero documentado hasta el momento²⁵. El contrato comienza a finales de febrero, el propietario se compromete a llevar al contra maestre, al carpintero y dos marineros, un grumete y dos mozos, y el fletador a llevar diez marineros, el uno de ellos despensero, y otro piloto y tres galiones con sus *adrezos* y velas. Tras partir de Pasaia se dirigió a La Rochelle donde tras cargar sal, puso proa a Terranova. En el contrato se especifica que la vuelta la debía realizar a La Rochelle a Burdeos o al puerto que él elija.

Si consideramos el marco jurisdiccional y territorial actual no será hasta 1550 cuando un barco hondarribiarra²⁶ llegue a Terranova. Se trataría de la *Sant Nicolás* del armador Tomás de Casanueva, que llevaba como maestre a Gerónimo de Jijón y debía ir de Mutriku a Terranova y la vuelta a Londres, según consta en el seguro que se realizó en Burgos.

Como hemos dicho anteriormente la colaboración entre diferentes puertos será necesaria para la consecución de estas expediciones. Hondarribia, por su situación geoestratégica, guardará estrecha relación con los puertos de Lapurdi, Ziburu y San Juan de Luz, primordialmente. En épocas de enfrentamiento bélico entre España y Francia se recurrirá, una vez más, a la estratagema de contratos amañados en los que figuren armadores de ambos lados de la frontera identificando la nacionalidad del barco al albur de las circunstancias. El 18 de abril de 1554 la nao *Santa María* de Juanes de Oyangueren fue contratada²⁷ por Antonio de Ubilla, Perox de Lerinburu de Hendaia y Sancin de Ugalde de

23. HUXLEY, Selma: “Los balleneros vascos y su influencia sobre el medio ambiente en Labrador, 1530-1700”, *Presencia vasca en América*, Gobierno Vasco, 1992.

24. GAPH.- 3/380; F.251 r. y 255 v. Quiero agradecer a Ramón Martín, técnico de Archivo de Protocolos de Oñati, por haberme facilitado esta información.

25. BENITO, Ana: *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Eusko Jaurlaritz, Vitoria-Gasteiz, 2010, p.226.

26. HUXLEY, Selma: *Itsasoa*, nº 3, p. 142.

27. ARCHV, 1.8.1//Registro de ejecutorias, caja 859,28.

San Juan de Luz para un viaje a Terranova. Fue por capitán Juan Zuri de Mugarrieta. A la vuelta, el 21 de noviembre, fueron capturados por unas pinazas de Lekeitio frente a su costa. Esto dio lugar a un largo pleito en el que los apresadores aseguraban que el barco era francés y por tanto buena presa por encontrarse en periodo de guerra y que el contrato era simplemente una estratagema para tratar de evitar los posibles problemas que pudieran tener con las embarcaciones corsarias españolas. También viene un detallado inventario de los elementos que se encontraban a bordo en relación con la producción de grasa de ballena, la pesca, la defensa, navegación y objetos personales.

La colaboración entre los puertos laburdinos y gipuzkoanos fue muy estrecha y se mantuvo incluso en tiempo de guerra como hemos visto en el caso anterior o en el caso del concierto establecido en 1557, en plena guerra entre las coronas de España y Francia, entre Martín de Isasti, vecino de Irun, y Sançin de Ugalde, de San Juan de Luz, para la pesca de bacalao y ballenas en Terranova con la nao *La Francesa* de San Juan de Luz²⁸, de la que son armadores Isasti en dos tercios y Ugalde en un tercio.

No sólo los puertos de la costa participaban en el negocio. Otros pueblos, con menos tradición marítima, como en este caso Irun, también tomaban parte en la empresa, como en el caso de la nao *La María de Irun* de Joanes de Astigar que en 1560 se encontraba surta en Pasaia para ir a Terranova a la pesca de la ballena y en la que el hondarribiarra Joanes de Laborda tenía una participación por valor de 25 barricas de grasa de ballena²⁹.

Serán varias las expediciones que se organizarán con capitales de armadores hondarribiarras, aparte de las ya mencionadas, numerar las que se realizaron en 1564 por la armadora Catalina de Altxakoa y sus socios Martín Sánchez Laborda y Juanes de Miranda³⁰. La de 1566 al bacalao constituida por Tomás de Landagorrieta, Martín Sanz Olaberria y el suegro de aquel, Cristóbal Laskoain, con la nao *Santiago*. La de 1570 en la que la nao *La Trinidad* de Tomás de Landagorrieta, naufragó en San Martín de Arenas, Asturias, con carga de grasa de ballena cuando regresaba de Terranova³¹. La de 1571 protagonizada por la nao *Salvador* del armador Sancho de Alkiza y su socia Mariana de Uranzu o la más rocambolesca en la que se vio implicado Beltrán de Aramburu que en 1577 debió ir al puerto de Xateo en Terranova a buscar la nao *Trinidad* del oriotarra Francisco de Helorriaga que se vio obligada a invernar en aquel paraje debido al duro invierno que se dio aquel año³².

A partir de los años ochenta no hemos encontrado documentación que atestigüe la presencia de armadores hondarribiarras en estas expediciones, aunque oficiales y marineros seguirán tomando parte en las que se organicen desde otros puertos. Esto coincide con la crisis que se dará a partir de esta década, cuando se comience a notar el declinar de la actividad ballenera en Terranova, declive que se extenderá hasta bien entrado el siglo XVII, en torno a 1620³³. Varias son las causas que nos revelan los investigadores de esta decadencia, desde una disminución de las especies, debido a su excesiva explotación, hasta perturbaciones climáticas.

3.3. Los viajes al Norte

Bajo el epígrafe de los viajes del Norte tratamos de englobar las expediciones que se dirigían a los mares del Norte de Europa desde Groenlandia hasta Spitzbergen pasando por Noruega. A lo largo del siglo XVII se buscarán nuevas zonas de pesca que sustituyan a la agotada Terranova. Los vascos perderán el monopolio del comercio del aceite de ballena y deberán competir con ingleses y sobre todo holandeses en este mercado. Aunque sin la prosperidad del siglo anterior, a lo largo del siglo XVII la pesca de la ballena seguirá siendo una actividad de gran rentabilidad; las constantes exacciones fiscales, el eximir a los barcos balleneros y a sus tripulaciones del servicio en la marina real y una legislación favorable son muestra de la febril actividad de los armadores vascos. Un buen ejemplo de todo ello son los 41 navíos y 1400 marinos que parten de Pasaia a la campaña ballenera de 1625 o los 14 grandes navíos balleneros con su pesca procedentes de Groenlandia que fueron capturados en San Juan de Luz y Ziburu durante el saqueo de la ciudad por las tropas españolas en 1636.

28. BENITO, Ana: *op. cit.*; p. 231.

29. BENITO, Ana: *op. cit.*; p. 226.

30. BENITO, Ana: *op. cit.*; p. 226.

31. ARCHV, Registro de Ejecutorias, caja 1616, 38.

32. BENITO, Ana: *op. cit.*, p. 227.

33. TURGEON, Laurier: "Pêches basques du Labourd en Atlantique Nord", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, p. 170.

En 1596 el marino holandés Guillaume de Barentz³⁴ descubre una nueva tierra a la que se llamará Spitsberg e informa de que en sus costas hay gran cantidad de ballenas, bacalao, morsas y diferentes especies de peces.

En 1608 se arman las primeras expediciones vascas a estos caladeros.

En 1611 y 1612 armadores ingleses y holandeses contratan los primeros arponeros, maestros de chalupas y trinchadores vascos.

En 1618 los holandeses ocupan Spitsberg, los vascos seguirán pescando en sus costas y manteniendo sus asentamientos en tierra, aunque con constantes abusos por partes de los holandeses.

En 1637 François Soupite, un capitán de Ziburu, inventa un método para fundir la grasa a bordo de los barcos, esto supondrá una revolución para la pesca de la ballena pues ya no requerirá el establecer asentamientos en la costa, vulnerables a la climatología, a los corsarios y a las potencias enemigas, aparte de suponer una mejora en la calidad de la grasa de ballena al no permanecer tanto tiempo almacenada.

A mediados de siglo la industria ballenera vasca seguirá siendo muy activa con importantes flotas en Bayona, San Juan de Luz, Ziburu, Pasaia y Bilbao manteniéndose hasta principios del siglo XVIII.

Hondarribia no permanecerá ajena a esta empresa. En marzo de 1658 los armadores Antonio de Beroiz y Tomás de Artzu, dueños del navío *Jesús, María y José* organizan una expedición desde Pasaia para ir a la pesca de ballenas a Noruega³⁵.

En la década de 1680 todavía una decena de barcos son armados en Gipuzkoa pero ya es patente la decadencia de esta actividad. A partir de estas fechas la pesca de la ballena será monopolio laburdino, aunque con participación de capitales y sobre todo de marineros gipuzkoanos.

El tratado de Utrecht supuso un duro golpe para los balleneros guipuzcoanos y vizcaínos. Aunque alguno de los artículos de dicho tratado hacía declaración implícita sobre los derechos de los pescadores vizcaínos y guipuzcoanos en Terranova, a la hora de su aplicación quedó en papel mojado. A partir de este acuerdo la actividad ballenera vendrá en claro detrimento.

A esto habrá que sumar la pérdida, en la batalla de Cabo Passaro, en 1718, de los seis navíos balleneros gipuzkoanos embargados por la corona para la armada que se constituyó con objeto de la campaña de Sicilia. Esto supondrá un duro golpe para los armadores de la provincia que no volverán a armar un ballenero hasta 1728.

La situación de Francia, aunque también salió perjudicada tras la firma del tratado, era mucho más ventajosa en esta materia que la que había conseguido España, convirtiéndose Lapurdi en la válvula de escape para toda la empresa ballenera; barcos, armadores, oficiales y marineros se trasladarán a puertos como los de Sokoia y San Juan de Luz para continuar en la actividad. Estos puertos también se veían afectados por una crisis en el sector ballenero y bacaladero pero mantenían una importante flota de alrededor de treinta navíos.

Son varios los informes³⁶ realizados por las autoridades labortanas a la corte de Versalles en los que se solicita se impulse estas actividades pesqueras por hallarse muy decaídas y que apenas quedan algunos barcos operando cuando algunos años antes, entre 1680 y 1687, sólo en San Juan de Luz operaban entre 20 y 25 navíos. En el año 1715 un memorial realizado por los armadores de este puerto se quejan de la situación en la que se encuentran, alegan que San Sebastián les impone una serie de condiciones draconianas para la utilización del puerto de Pasajes: descargar y vender la mitad de la carga en San Sebastián. Exponen también que las continuas levas de marinería por parte de la Marina han supuesto una gran sangría para las tripulaciones balleneras y dan el dato que en el año 1675 había cuatro veces más marineros que en ese presente año. Aducen que el único puerto seguro para los navíos es el de Pasajes, siendo los de San Juan de Luz y Bayona muy peligrosos. Y que los numerosos impuestos con los que se ha agravado al sector en los años 1700 y 1710 han hecho que éste nos sea atractivo para los inversores.

Aunque la situación que pintan los armadores labortanos es catastrófica, muchos de ellos seguirán operando y tratarán de mejorar sus condiciones.

34. CAZEILS, Nelson: *Dix siècles de pêche à la baleine*, Editions Ouest-France, 2000.

35. VARGAS PONCE, t.III, doc. 82.

36. Pôle d'archives de Bayonne et du Pays Basque (PABPB), HH1-5-17/18/

A partir de 1719 España prohibirá a sus marineros embarcarse en navíos balleneros extranjeros, aunque en un principio este decreto no tendrá un gran eco, ya que los marinos seguirán embarcándose en los navíos labortanos. A modo de ejemplo el 4 de septiembre de 1722 Salvador Sola, arponero, y otros vecinos de Hondarribia no tienen ningún reparo al solicitar al ayuntamiento un documento en que se certifique que son vecinos de Hondarribia y por lo tanto *“son libres de todo derecho y pedidos en estos reinos de España”*. El ayuntamiento y consulado de San Sebastián les exigía pagaran una serie de derechos en razón de los nuevos impuestos que se habían publicado por las barricas de grasa de ballena que habían traído de un viaje que habían realizado al Norte, y les correspondían como parte del pago de viaje a ballenas que habían hecho embarcados en el navío *Santa Clara* de San Juan de Luz y cuyo capitán era Juan de Lerembouru. No se especifica el lugar en que realizaron dicha pesca sólo se da como dato el que el viaje fue al norte.

En 1726 en una carta de los jurados de San Juan de Luz al cardenal de Fleury hablan de veintidós balleneros armados por San Juan de Luz y Ziburu que partiendo de Pasaia operaron en el estrecho de Davis habiendo pescado en esta expedición 154 ballenas.

Poco a poco se irá estrechando el cerco a los remisos. En 1728 se dicta un edicto real por el que se prohíbe embarcarse a ballenas a los naturales de esta provincia en navíos extranjeros. Parece ser que este edicto en principio había sido auspiciado por la urgente necesidad de marineros para la Real Armada pero algunos sospechan que también se podía encontrar detrás los intereses del consulado de San Sebastián y de algunos armadores, interesados en fundar una compañía de pesca de ballenas y en conseguir marinería para la incipiente Compañía Guipuzcoana de Caracas. Para hacernos una idea del número de marineros que se ocupaban en esta actividad baste este dato, en este año de los 203 marineros matriculados en la cofradía de San Pedro, 136, es decir un 67%, estaban embarcados en balleneros³⁷.

Al año siguiente se vuelve a ratificar dicha orden. La protesta de San Juan de Luz y Ziburu ante la Diputación obtiene algunos resultados limitándose ésta a solicitar que no se impida a los naturales que se embarquen a la pesquería de las ballenas, *“pues que no hay actualmente navíos de S.M. ni de naturales para cuya tripulación hagan falta”*³⁸.

En 1730 el ayuntamiento elevó una queja ante el Decreto de Patiño de diciembre de 1729 por el que se consideraba desertores a los marineros que embarcasen en navíos extranjeros. Parece ser que los marineros y oficiales hicieron caso omiso a estas órdenes y siguieron embarcándose en dichos navíos contando con la tolerancia de las autoridades locales. En febrero de 1732, y ante la acuciante necesidad de marineros para los nuevos navíos de la Armada Real que se estaban construyendo, Joseph Patiño, envía una carta al ayuntamiento en la que exige se cumplan las órdenes dadas los años anteriores y acusa a los alcaldes de connivencia en lo referente a este asunto. En marzo la Diputación insiste en este sentido, ordenando se pongan presos a todos los capitanes y marineros de esa ciudad que se hayan alistados para embarcarse en navíos extranjeros amenazando al consistorio hondarribiarra de que *“si no lo egecutare así, dará por el primer correo parte a Su Majestad”*³⁹.

Si hasta ese momento el ayuntamiento ha tolerado estos embarques, ese mismo día, ante las presiones de la Diputación y del comisario ordenador de marina de San Sebastián, cambia de postura y dicta orden de detención de los capitanes Gabriel Joseph de Urrutia, Miguel Ignacio de Eguiluz, Juan Joseph de Sorondo, Pedro de Alzugaray, Joseph y Agustín Ignacio de Arismendi y para ello recurre al auxilio de la autoridad militar de la plaza. En raras ocasiones se acude a otro estamento diferente del municipal para hacer cumplir las normas del ayuntamiento. El acudir a la autoridad militar de la plaza nos da una pista sobre la gravedad del asunto. El detener a cinco capitanes en una pequeña ciudad como Hondarribia supone que nos encontramos ante un auténtico conflicto de carácter social y el recurso a la fuerza militar para su detención nos dice mucho sobre el ambiente que se respiraba en la localidad. Cuando se presentaron en la ribera y marina para proceder a la detención de los capitanes, estos “casualmente” habían partido dos días antes al puerto de Socoa para embarcar en el viaje de ballenas. ¿Fue realmente una casualidad? ¿Se había filtrado la noticia? o, como acusaba Patiño, ¿había una clara connivencia por parte de las autoridades locales? Esto no lo podemos demostrar

37. ALBERDI LOMBIDE, Xabier: “Postrimerías de las pesquerías transatlánticas guipuzcoanas. S. XVIII”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 33, p. 570.

38. AMI (Archivo Municipal de Irun), A,1,9, fol.219 r.

39. HUA, E, VI, 3, 3, 2.

con los documentos en la mano pero nos inclinamos a pensar que la complicidad de los alcaldes o de ciertas autoridades locales era inevitable.

Esta crispación social ante la prohibición de poder embarcarse en los balleneros labortanos no es exclusiva de Hondarribia, en enero de ese mismo año, durante la leva de marineros que se realizó en el ayuntamiento de Irun con destino a la tripulación del navío de guerra *El Real* se produjeron altercados cuando "algunos de los marineros con sobrada licenciosidad se atrevieron a perder el respeto debido a la Universidad a su capitán y a sus titulares sin que se hubiese conseguido aquietarlos y persuadirlos el amor, celo, prontitud con que habían destinarse al Real Servicio"⁴⁰.

Ante el endurecimiento de la situación algunos armadores labortanos decidieron abrir sucursales de sus negocios en San Sebastián y buscar consignatarios o socios en Gipuzkoa. En 1735, los hermanos Daragorri, activos armadores lohitzundarras, encabezan una solicitud al ayuntamiento de Irun como comerciantes de San Sebastián para que les provea de sidra sus navíos que se encuentran en Pasajes listos para hacer viaje a la pesca de ballenas,

Parece que hasta 1732, no hubo balleneros gipuzkoanos, es a partir de este año cuando se empieza a denotar alguna actividad de los armadores de la provincia. Sabemos que ese año la Diputación concedió permiso a los marineros hondarribiarras Martín de Sopelarte, Pedro de Ibarгойen y Francisco de Azaldegui, para embarcar en el navío *San Francisco* de Angela Catalina de Marubia y a Juan Antonio Armendariz en el de Joseph de Yerobi, vecino de San Sebastián⁴¹, lo que denotan cierta actividad ballenera. Pueden ser los inicios de la Compañía de Ballenas que, ese mismo año, se establecería en San Sebastián.

Esta compañía, que en principio contará con tres navíos, ocupará una mano de obra de 137 marineros de los cuales 19 provenían de Hondarribia, siendo el puerto que mayor aporte de mano de obra hizo a la compañía por delante de Donostia (17) y Zarautz, siendo sus capitanes vecinos de Hondarribia: Pedro de Alzugaray, Juan de Zabaleta, y Francisco de Alzugaray⁴². Pero la vida de la compañía no será muy larga, tras una azarosa existencia y la falta de inversores fenecerá en 1757.

En 1738 todavía de 119 marineros que se hallaban ausentes navegando, 93 (el 78%) se hallaban en balleneros⁴³.

A partir de 1740 el negocio ballenero fue languideciendo también en Lapurdi. Hubo algún intento por buscar nuevos caladeros como en Patagonia y Madagascar pero no dieron ningún resultado. Podemos decir que para el último tercio de siglo la actividad ballenera vasca había desaparecido.

4. ARMADORES, OFICIALES Y MARINEROS

Los armadores hondarribiarras no fueron una excepción en el negocio ballenero, desde el primer momento les vemos en las expediciones a Galicia, donde destacará Lorenzo Durango, miembro de una familia de armadores del siglo XVI a quien hemos visto formando parte de las expediciones a Malpica desde, por lo menos, 1531 hasta 1545 y poco después a Terranova, con barcos propios como la nao *Catalina* o fletados como la nao *La María de San Juan de Luz*⁴⁴ que contrató a Joanes de Ansogarlo de San Juan de Luz. Aparte del negocio ballenero participará, junto con su familia, en la Carrera de Indias. Parte de los beneficios obtenidos en la pesca de ballenas se volverán a reinvertir en el negocio pero, siguiendo los patrones de la época, otra parte se invertirá en bienes inmuebles como la casa⁴⁵ que compraron intramuros o en la construcción del caserío Arrazubinea⁴⁶.

Tomás de Landagorrieta, miembro también de una importante familia de armadores de los siglos XVI y XVII, participará como armador en una expedición a Terranova a la pesca del bacalao junto con su suegro Cristóbal de Laskoain y Martín Sanz de Olaberriá, también perteneciente a una importante saga de marinos.

40. AMI, A, 1, 10, fol. 79r.

41. HUA, E, 6, III, 2, 2.

42. ALBERDI LOMBIDE, Xabier: *op.cit.*, p. 585.

43. ALBERDI LONBIDE, Xabier: *op. cit.*, p. 576.

44. GPAH, 3/322, fol. 4 r.- 5v.

45. GPAH, 3-0341;fol 100r-102v.

46. AA.VV: *Hondarribiko baserriak*, Hondarribiko Udala, Hondarribia, 2003, p. 50.

En el negocio de Terranova no es rara la participación de mujeres como armadoras. En Hondarribia tendremos a Catalina de Altxakoa, dueña de su navío participante en la expedición de 1564. También ligada a una familia de marinos.

Los Laborda, influyente familia del siglo XVI, ocuparon cargos públicos y eclesiales. Invirtieron desde muy temprano en la pesca de la ballena, organizando las primeras expediciones a Galicia como es el caso de Martín Sanz de Laborda.

La familia Alkiza no permanecerá al margen del negocio. Sancho de Alkiza, quizá el más activo de los armadores hondarribiarras del siglo XVI, será un caso especial: comenzará su vida como soldado participando en el sitio de 1524 con el grado de alférez, poco a poco irá subiendo en el escalafón militar. Ese mismo año comprará una carabela iniciando así una larga carrera como armador. Casado en segundas nupcias con María López de Gijón, hija de una familia de armadores, heredará de ésta la nao *San Nicolás* que compartirá con su cuñado Juanes de Casanao. Su hijo, de mismo nombre, tras participar en la Carrera de Indias tomará parte en la pesca de la ballena en Terranova a donde enviará su nao *Santiago* en 1571. Su nieto, también Sancho de nombre, será capitán general de Venezuela y gobernador de Cuba en 1616.

Durante el siglo XVII Tomás de Artzu destacará como armador de barcos corsarios pero no por eso dejará de invertir en otras empresas marítimas. En 1658 junto con Antonio de Beroiz organizan una expedición para ir a la pesca de ballenas a Noruega⁴⁷. En 1669, junto con el también hondarribiarra Miguel Zuzuarregui, se ofrecía para limpiar con seis u ocho fragatas las costas de Indias de piratas.

Junto a estas grandes familias de armadores convivían y compartían negocios, y en muchas ocasiones parentesco, pequeños armadores de chalupas pesqueras que tomaron parte activa en la pesca de ballenas que hemos denominado costera.

Pero la empresa ballenera no sólo contó con el protagonismo de los armadores, cientos de marineros partieron de Hondarribia a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII para participar en la gran aventura de la ballena. Oficiales, arponeros, maestros de chalupas, carpinteros, toneleros, trinchadores, grumetes y pajes se embarcarán en los cientos de barcos que partiendo de nuestras costas se aventurarán a una empresa incierta pero que prometía una buena recompensa.

Una de las características originales de las tripulaciones hondarribiarras es que algunas de ellas estuvieran compuestas, en parte, por soldados; al ser Hondarribia plaza militar, los soldados destinados en ella, seguramente empujados por la pobreza, buscaron una salida a su miseria en la mar. Son frecuentes en las tripulaciones de los barcos corsarios, quizá más acorde a su profesión, pero también en las tripulaciones balleneras, así lo atestiguan en 1687, el alférez Lázaro de Escudero, el soldado Toribio Fernández y los sargentos Tomé de la Iglesia y Domingo González que afirma haberse *embarcado en las chalupas de esta ciudad a matar ballenas*⁴⁸. Lo que no sabemos es cómo hacían para compaginar sus deberes militares con el oficio de pescador.

Las tripulaciones de las chalupas balleneras estaban compuestas, generalmente, por un número de entre seis y ocho pescadores, aunque hay casos en los que figuraban hasta diez. En el contrato⁴⁹ que se realiza en entre Martín Sanz de Laborda y los maestros de galeones de Urtubia, que hemos mencionado más arriba, se especifica que cada galeón llevará doce personas, entre marineros, grumetes y pajes.

En un informe⁵⁰ realizado en Sevilla y fechado en julio de 1732 por Champeaux, intendente de comercio de Francia en la corte española, se detallan las cualidades de las tripulaciones balleneras especificando que un navío ballenero debe tener tantos arponeros como chalupas tiene. Cada chalupa debe tener una tripulación de ocho hombres. El arponero es quien manda dicha tripulación y da las órdenes escogiendo al maestro de su confianza, que conozca sus gestos. Debe ser hábil, valiente y vigoroso. Continúa afirmando que los armadores ponen mucho interés en buscar los mejores, y los más reputados son muy solicitados cobrando grandes salarios y que para formar un buen arponero es necesario que tenga mucha experiencia y que haya realizado muchos viajes a ballenas. También

47. VARGAS PONCE, t.III, doc. 82.

48. HUA, E, 7, I, 19,8; fol. 75 v.-80 v.

49. HUA, E, 6, III, 2,2.

50. PABPB, HH1-5-29.

reconoce que los arponeros de Lapurdi son tan buenos como los de Gipuzkoa pero que aquellos prefieren dedicarse a otras pescas, sobre todo al bacalao en Terranova que tan buenos réditos les produce y además les permite sacar un sobresueldo comerciando con los asentamientos coloniales. La gran demanda de marineros por parte de las diferentes actividades marítimas obliga a recurrir a contratar en Gipuzkoa a 150 marineros todos los años de los cuales cien son arponeros.

Informa, también, que en cada ballenero van cinco carpinteros que además de encargarse del mantenimiento del barco se dedican a despedazar las ballenas y de trabajar las barbas, cosa que no debía ser fácil. Cinco toneleros serían los encargados de montar las quinientas o seiscientas barricas que llevaban a bordo. Estos generalmente son franceses pero el resto de la tripulación y sobre todo los marineros son gipuzkoanos pues son los encargados de tripular las chalupas balleneras y deben ser, como hemos dicho más arriba, gente de confianza del arponero. Por todo ello, los marineros guipuzcoanos son imprescindibles para la subsistencia de la actividad marítima de las ciudades de Bayona y San Juan de Luz. Por ello, concluye, es necesario establecer tratados con las autoridades guipuzcoanas para que no se impida la contratación de balleneros.

Ante la falta de marineros, pero sobre todo de arponeros, la Compañía de Ballenas de San Sebastián convocó a una reunión a los armadores de San Juan de Luz para tratar de establecer un reglamento⁵¹ en el que se fijarán, sobre todo, los sueldos de las tripulaciones balleneras, especificándolos por grados y profesiones, para tratar de evitar el entrar en una competencia que llevará a un encarecimiento de la mano de obra en el sector. El documento firmado por doce armadores de San Juan de Luz confirma que los mejores pagados son los arponeros, seguidos de carpinteros y toneleros; tras ellos los maestros de chalupas; y, por último, los marineros.

Los armadores laburdinos en los informes enviados a la corte se quejan de la carencia de un puerto en condiciones para poder afrontar la pesca de la ballena sin la necesidad de tener que recurrir a Pasajes, por las continuas dificultades que se les imponen en este puerto. En concreto, se referían a la campaña de 1733 en que la salida de los barcos laburdinos se retrasó tres semanas por la obligación que les impuso la provincia de Gipuzkoa de que la sidra que debían llevar para consumo de las tripulaciones debía ser de esta provincia. En este documento se enumeran los barcos que han zarpado a la campaña ballenera siendo 32, de los cuales veinte eran de San Juan de Luz, tres de Bayona, tres de la Compañía de Ballenas de San Sebastián, cinco de particulares (entendiendo que gipuzkoanos) y uno de Bilbao.

5. LAS CHALUPAS

Durante la primera mitad del siglo XVI serán llamadas galiones y parece ser que había de diferentes tamaños y usos. Sí parece que hay unos específicos para la pesca de la ballena de pequeño tamaño y capaces de ser cargados en las carabelas o naos. En 1528 en Hondarribia Pedró de Herrán vende a Monjon de Agorreta de San Juan de Luz la carabela *Santa Catalina*, de 50 toneles, con su batel y cuatro galiones pequeños de pescar ballenas por 420 ducados de oro⁵². Estos son los que emplearán en las expediciones que se realizarán primero a Galicia y más tarde a Terranova y al Norte.

Frente a estos galiones pequeños se encuentran otros más grandes y polivalentes que sirven para pescar sardina o besugo y que también se emplearán en la pesca de ballenas que hemos denominado costera. En 1528 Esteban de Arano se compromete mediante concierto⁵³ con Domingo de Montaut, "*para hacer galyon nuevo para la pesca de la sardina de grador(sic) de galeón de Juanes de(.....)tegui vecino de esta villa y con el de dar seis remos y ochentade..... Y dos redes que se dicen esquirnteras(sic) para tomar sardinas y un arpeo y dos arpones la una para pescar ballenas y la otra para toninas e un jabalín para ballenas el cual dicho galeón y aparejos y redes daráen forma y a su costa de hoy en veinte días próximos siguientes a Domingo de Montaut para que la gobierne como maestre*". Como podemos apreciar se trataba de una embarcación polivalente lo mismo valía para pescar sardinas, que ballenas o toninas. Se trata de sacar la mayor ventaja y rentabilidad a la embarcación. Como hemos visto en el tipo de pesca que hemos denominado costera muchas de

51. PABPB, HH1-5-30.

52. GPAH, 3/298, fol.2 v.

53. GPAH, 3/298, fol. 48 r.-49 v.

las capturas de ballenas se realizaban mientras estaban pescando otras especies como besugos o sardinas.

Durante el siglo XVII los balleneros laburdinos llevaban de cinco a ocho chalupas de aproximadamente 8 metros de eslora y de 1,70 a 2 metros de manga. Éstas estaban tripuladas por siete marineros.

CONCLUSIÓN

Este estudio viene a corroborar a nivel local lo que en su día las investigaciones de Selma Huxley y otros aportaron al estudio de la pesca de la ballena en Terranova a nivel del País Vasco. Quizá añadir que es necesario profundizar en el estudio de la expediciones balleneras al Norte, eclipsadas por Terranova, pero que tanto aportaron a lo largo del XVII al sector marítimo vasco. Hondarribia será uno de los principales puertos balleneros del País Vasco en cuanto a aportación de marineros, barcos y capitales. Una característica original en este sentido reside, una vez más, en su situación geoestratégica que la convierte en lugar de relación entre los pescadores y armadores gipuzkoanos y los laburdinos. Será aquí donde se firmen cantidad de documentos de fletamento, conciertos y contratos de pesca, que den cobertura jurídica a las expediciones balleneras.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

BERNAL SERNA, Luis M.: "Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 197-210.

Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)

Luis M. Bernal Serna

Recep.: 31.12.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 197-210]

Acep.: 13.03.12

Resumen

En las localidades portuarias vizcainas era habitual que muchos varones dedicados a las actividades marítimas abandonaran durante largas temporadas sus hogares. Esta circunstancia motivaba que las mujeres tuvieran una mayor relevancia social al tener que ejercer funciones que tradicionalmente eran asumidas por los hombres, como la dirección de las familias o de los negocios. El ejercicio de nuevas responsabilidades provocaba que las mujeres se involucrasen en conflictos que tradicionalmente eran afrontados por los varones. Al mismo tiempo, estas mujeres quedaban sometidas al control de la comunidad para verificar que su comportamiento mientras sus maridos estaban ausentes era el adecuado.

Palabras clave: Vizcaya, Edad Moderna, puertos, mujeres, conflictividad, control social.

Laburpena

TBizkaiko portu herrietan ohikoa zen itsas jardueretan aritzen ziren gizonak beraien etxeak uztea denbora luzez. Egoera honen aurrean, emakumeek gizartean garrantzia hartzen zuten; izan ere, tradizioz gizonen ardurak zirenak bereganatzen zituzten, hala nola, familia eta negozioak. Ardura berriak izateak eragiten zuen emakumeek gatazka berriei aurre egin behar izatea, tradizioz gizonak izan arren horiei aurre egiten zietenak. Aldi berean, emakumea komunitatearen kontrolpean geratzen zen, bere portaera egokia zen egiaztatzeko, gizonak kanpoan zeuden bitartean.

Gako-hitzak: Bizkaia, Aro Moderno, portu, emakume, gatazka, gizarte kontrola.

Abstract

In the port towns and villages of Biscay, many of the men who worked at sea were often away from home for long periods. This meant that women were more important in society because they had to do work that was traditionally carried out by men: they were the heads of the family or managed the family business. These new responsibilities meant that women were involved in conflicts that were traditionally dealt with by men. At the same time, they were supervised by the community to make sure they behaved while their husbands were away.

Key words: Biscay, period from the Middle Ages to the French Revolution, ports, women, conflict, social supervision.

INTRODUCCIÓN

El comercio, la pesca y otras actividades marítimas resultaban fundamentales para la economía vizcaína de la Edad Moderna y a ellas se dedicaba un amplio sector de la población de las localidades portuarias. Por este motivo en la documentación judicial pueden consultarse numerosos procesos derivados de estas prácticas, tales como acusaciones de incumplimientos de contratos o quiebras de compañías mercantiles, pero en muchas ocasiones los conflictos no se dirimieron en los tribunales sino, como era habitual en la época, por medio de la violencia. Este factor explica el importante número de navegantes y pescadores que figuran entre los acusados por lesiones, homicidios o asesinatos en el Señorío y que puede cifrarse en torno al 10 % del total. Muchos de estos enfrentamientos entre marineros, comerciantes o pescadores se producían por cuestiones como diferencias por motivos laborales o por la competencia existente entre profesionales de un mismo sector, por ejemplo, entre los pescadores que intentaban colocar sus redes en un mismo lugar o entre los gabarreros que discutían por la preferencia para cargar y descargar mercancías de los buques. También hay que señalar que una parte destacada de los enfrentamientos se producía en las tabernas, locales en los que se reunían muchos de estos trabajadores al finalizar la jornada para hablar o jugar a las cartas y en los que el consumo de alcohol favorecía la aparición de la violencia.

Este modelo de conflictividad protagonizado por profesionales de las actividades marítimas y generado sobre todo por cuestiones cotidianas resultaba predominante en localidades como Bermeo, Mundaca o Lequeitio. Sin embargo, en las poblaciones de la ría del Nervión, además de este tipo de conflictos, se producía una violencia característica determinada por la constante presencia de marinos extranjeros en lugares como Bilbao, Portugalete, Deusto o Abando, las localidades de mayor importancia comercial. De hecho los altercados entre los marineros foráneos o con los residentes de las localidades portuarias, que en numerosas ocasiones surgían en las tabernas, fueron un motivo constante de preocupación para las autoridades vizcaínas de la Edad Moderna.

Por lo tanto, los puertos vizcaínos pueden considerarse como uno de los espacios más conflictivos y peligrosos del Señorío durante la Edad Moderna. Esta conflictividad generalmente estuvo protagonizada por varones dedicados a las actividades marítimas, aunque podía afectar a todos los habitantes de las localidades costeras, como demuestra la presencia de numerosas mujeres en los procesos judiciales por delitos violentos originados en los puertos.

1. PRESENCIA FEMENINA EN LOS PUERTOS

En la sociedad del Antiguo Régimen el dominio del hombre sobre la mujer abarcaba todos los aspectos, lo que se traducía en el ejercicio de un poder prácticamente absoluto. Las mujeres tenían reservadas dos funciones principales, las de esposa y madre, de las que derivaban unas obligaciones primarias como eran el cuidado de la familia y del hogar, aunque en realidad las mujeres vizcaínas trabajaban con frecuencia fuera del ámbito doméstico, contribuyendo con una aportación económica que para muchas familias resultaba fundamental.

Muchas mujeres de las localidades portuarias se dedicaban a tareas relacionadas con la pesca, como muestran varios ejemplos: en 1729 Pedro de Anasagasti, vecino de Bermeo, empujó a Antonia de Olabe cuando la mujer estaba limpiando pescado en el puerto tras una discusión. Anasagasti tenía arrendada la limpieza de todo el pescado que se llevaban los arrieros de la localidad, por lo que exigió a Olabe que se detuviera y al no hacerle caso golpeó a la mujer; en 1808 se produjo una discusión en Guecho entre el patrón de lancha Antonio de Zabala y Manuela de Aguirre. Zabala llegó a puerto con su pesca de sardina y se lo vendió a varias mujeres que a su vez lo revendían en Bilbao. Según la versión de la mujer, el patrón se negó a venderle pescado a ella y en la discusión le golpeó. Sin embargo, Zabala declaró que Aguirre llegó cuando ya había vendido el pescado y que intentó llevarse una parte ya pagada. Reconoció que entonces empujó a la mujer pero que ella se cayó porque estaba bebida. Finalmente Aguirre fue condenada a pagar dos tercios de las costas del proceso judicial y Zabala el resto.

Entre las personas que comerciaban con el pescado también surgían conflictos: en 1808 se inició una discusión entre Simón de Urquiaga y María Ángela de Aguirre cuando regresaban a Ondárroa después de haber vendido pescado en Elgóibar. Pararon en una taberna y discutieron por el pago de la cuenta. Se insultaron y la mujer arrojó al joven un zapato. Por el camino continuó la disputa y Aguirre dio una bofetada a Urquiaga, a lo que este respondió tirando una piedra que dio a la mujer

en la cabeza. El agresor, que era menor de edad, intentó huir pero fue detenido. Las heridas eran leves y fue condenado a pagar las costas y daños causados a la mujer.

La carga y descarga de mercancías era una tarea muy importante en los puertos y en la que también participaban las mujeres: en 1717 varias mujeres estaban descargando botellas de vidrio de un barco inglés atracado en Bilbao. Al terminar un marinero llamado Henry Jones golpeó a María de Alendrada, que era viuda, por intentar llevarse una botella, como hacían las demás trabajadoras¹.

Otro empleo al que se dedicaban las mujeres en las localidades portuarias era el de tabernera. A lo largo de la Edad Moderna las tabernas fueron uno de los espacios preferentes de la sociabilidad de los vizcaínos, pero también figuran entre los lugares en los que se produjeron más agresiones, circunstancia favorecida por el excesivo consumo de alcohol o la práctica de juegos de naipes. En ocasiones estas agresiones afectaban a los dueños y los trabajadores de los establecimientos: en 1771 Josefa de la Cuesta fue golpeada en una taberna de Santurce por un cliente al que se negó a servir vino al haberse superado la hora de cierre del local; también Francisca de Arzubiaga fue agredida en la taberna de Guecho que regentaba con su marido. Al servir a Antonio de Elorriaga, se derramó un poco de vino en el suelo y discutieron sobre quién había tenido la culpa. El cliente dijo a la tabernera *"que podía ir a robar a Sierra Morena"* y golpeó a Arzubiaga con el puño en la cabeza².

Otro atractivo de las tabernas y posadas era que en muchas se ejercía la prostitución de forma clandestina. La constante llegada de marineros a las zonas de mayor actividad portuaria, como Olabeaga o Deusto, motivaba la presencia de numerosas prostitutas que ofrecían sus servicios en estos locales, pero también en casas particulares o en la calle. Otras zonas marginales de Bilbao, como Ascao, Sendeja, Achuri o Bilbao la Vieja, también eran focos de prostitución y delincuencia³. La permisividad de los taberneros con las prostitutas motivaba las investigaciones de las autoridades: en 1739 una tabernera de la calle Somera, en Bilbao, fue denunciada por admitir en su local *"a diferentes muxeres de mal vivir y algunos hombres que concurren a ellas de día y de noche a cometer muchas ofensas de Dios nuestro señor y escandalo de aquel varrio"*. En otras ocasiones, se producía el caso contrario, como en un mesón de Abando en 1723. María Cruz de Goicoechea sorprendió a una muchacha de Zumaya, Ignacia de Aguirre, manteniendo relaciones con un hombre y se produjo un enfrentamiento entre las mujeres en el que intervinieron varios clientes. Goicoechea señaló que expulsó del establecimiento a Aguirre porque *"aquella no hera casa para executar semejantes cosas"*⁴.

En la documentación judicial también se conservan expedientes iniciados por los intentos de los clientes, especialmente de los marineros extranjeros, por forzar sexualmente a las trabajadoras de estos establecimientos: por ejemplo, en 1698 Savadina de Larrondo, que trabajaba como criada en una posada de Bilbao denunció que cuatro franceses intentaron abusar de ella. Se resistió y recibió varios golpes. También gritó para pedir ayuda a unos clientes pero *"ninguno de ellos la quiso favorecer ni socorrer"* y además *"dichos hombres viendo y oyendo sus quejas y malos tratamientos se reyan y burlavan de ella"*. Claudio de Saemón, de 20 años, negó los cargos y declaró que sólo *"la agarro por debaxo de los sobacos por la parte de las espaldas y le levanto un poco asia arriba"* y que ella empezó a gritar y le tiró un jarro. En 1807 fueron las criadas de una casa de Deusto las que denunciaron por intento de violación al irlandés Mauricio Oflyng y al estadounidense Guillermo Brown, que iban a pasar la noche en el establecimiento. El dueño de la casa declaró que estaba acostado cuando oyó gritos. Fue al dormitorio de las criadas y encontró a los acusados *"que con la maior fiereza las querian forzar a las referidas domesticas"*. Al intentar intervenir fue golpeado por los extranjeros. Una de las criadas señaló que ya la noche anterior el irlandés *"empezo a hacerlas fiestas y agarrarlas con demostraciones de liviandad pero por quanto se retiraron a su quarto y se cerraron no ocurrio nobedad alguna"*. Sin embargo, la siguiente noche sí que consiguieron entrar en su habitación. Los dos acusados negaron los cargos pero fueron condenados a pagar 547 reales por las costas judiciales y gastos médicos⁵.

Además de para dedicarse a actividades profesionales, las mujeres también acudían a los puertos para comprar alimentos y otros artículos. El altercado producido en Bermeo en 1672 ilustra la impor-

1. Archivo Foral de Bizkaia (en adelante, A.F.B.), Corregimiento, 1574/008, 2283/006, 0003/006 y 1816/008.

2. Archivo Histórico Municipal de Portugalete (en adelante A.H.M.P.), C. 26, nº 38 y A.F.B., Corregimiento, 1190/011.

3. ALDAMA, J.P.: "Alcahuetas y prostitutas en Bilbao y su entorno en la Edad Moderna", pp. 102-106.

4. A.F.B., Corregimiento, 0002/022 y 1556/006.

5. A.F.B., Corregimiento, 1525/003 y 0727/005.

tancia que tenía en las localidades la entrada de buques cargados de alimentos de los que la producción vizcaína resultaba insuficiente, como el cereal. Un barco francés cargado de trigo y cebada había atracado en el puerto y los pregones anunciaron el precio del grano y el horario de venta al público. Muchos vecinos, mujeres sobre todo, fueron al muelle para comprar pero el capitán dijo *"que tenía horden del señor don Juan Ignacio de Aróstegui Alcalde y Juez hordinario de la dicha villa para no vender a ninguna persona ninguna fanega de aba de la que abia en el dicho nabio porque la poca que havia la tenía para su merced"*. Los vecinos creían que el alcalde pretendía favorecer a su suegro y a un regidor *"para que lo pudiesen revender a precios mas subidos y en medida menor de lo que se vendia en dicho nabio"*. Aróstegui fue al puerto para evitar que se produjeran disturbios y las personas que se encontraban allí le recriminaron *"por no querer repartir los dichos generos de cebera con igualdad y proporcion entre todos los vecinos de la dicha villa y su jurisdicion"* y por permitir que se vendiera el grano *"solamente a personas de su devocion y negando a los demas que no lo eran"*. Para evitar más protestas, el alcalde decidió disolver a las mujeres *"valiendose para este medio de su algoacil con cuya vara dava palos a mugeres casadas y personas nobles, unas vezes y otras con la espada sacandola de la sinta con su vayna y con un cabo de maroma del dicho nabio hasta tanto que con un golpe entre los muchos que dio rompio la cabeça a Maria de Areylea muger legitima de Joan Ochoa de Garalde"*. El alcalde ordenó la detención de una mujer y dos varones por injurias y resistencia a la autoridad, que a su vez le denunciaron por agresión. El Corregidor falló a favor de Aróstegui y condenó a los vecinos a pagar 2.000 maravedíes de multa y las costas del proceso. Otro ejemplo se produjo en Portugalete en 1595 cuando María Pérez de Ocina fue golpeada por Pedro Avellaneda tras una discusión por la compra de pescado⁶.

En todos los casos expuestos las mujeres sufrieron la violencia ejercida por los hombres. Sin embargo, los ejemplos que mejor muestran la presencia femenina en los puertos son los procesos por agresiones producidas entre mujeres. En estos espacios las vizcaínas trabajaban, realizaban compras y otras tareas cotidianas o compartían instantes de ocio, por lo que la documentación judicial contiene información sobre la sociabilidad femenina que se producía durante esos momentos. Por ejemplo, los conflictos entre mujeres por negocios relacionados con el comercio del pescado suponen una buena muestra de las actividades desarrolladas principalmente por mujeres y de su comportamiento: en 1610 María Ramos de Sarabia y Sancha de la Plaza se enfrentaron en Portugalete porque *"tenían una diferencia sobre cierta saladura de sardina"*. Discutieron y Sarabia dijo a de la Plaza que merecía *"dozientas nalgadas en el culo"* y golpeó a la mujer; el conflicto entre María Bautista de Mendelizaga y Tomasa de Meaurio se produjo mientras varias mujeres llenaban barriles de pescado en Mundaca en 1803. Meaurio era tabernera y pretendía llevar los toneles hasta su establecimiento porque allí se encontraban los arrieros que iban a transportar la mercancía. Sin embargo, las mujeres se negaron porque les cobraban un suplemento por llevar los barriles hasta la taberna. Discutieron y Meaurio pegó varios puñetazos a Mendelizaga; otra muestra de estos negocios desarrollados por mujeres se produjo en Ea en 1808: Ana María de Ularía, de 24 años, declaró que era la encargada de repartir entre varias mujeres el dinero recibido por haber limpiado pescado pero que a algunas les dio más cantidad de la debida. Una de ellas fue María de Albiz, que según Ularía se negó a devolver la diferencia. Discutieron, se insultaron y reconoció haber empujado a Albiz, pero negó que la mujer cayera a la ría, como afirmaron varios testigos⁷.

Generalmente eran mujeres las que se dedicaban a la venta de pescado en los mercados y también las que realizaban la compra, por lo que resultaba habitual que las discusiones en estos espacios se produjeran entre ellas: por ejemplo, en 1793 Joaquina de Rivas reclamó el pago de una compra de bacalao a María Ángela de Lázaro y esta le contestó *"que tenía cara de leona antigua con su nariz de demonio"*. Discutieron y Lázaro denunció que fue golpeada por Rivas con una balanza. La herida no era de gravedad y fueron condenadas a pagar cada una la mitad de las costas judiciales.

La causa del conflicto surgido entre Francisca de Bidaechea y Manuela de Ispizúa en 1802 fue una broma. Las dos se encontraban en el puerto de Bermeo en 1802 cuando Ispizúa ofreció a Bidaechea una jarra con agua de mar de la que *"sorbio bastante cantidad, y biendose burlada y con bastante dolor en su estomago, dio mobida de colera un pequeño empujon a la que la havia engañado"*.

6. A.F.B., Corregimiento, 0621/036, 0194/004 y Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante A.R.Ch.V.), Sala de Vizcaya, 1641.0003.

7. A.R.Ch.V., Sala de Vizcaya, 0883/0003, A.F.B., Tenencia de Busturia, 0177/035 y 0091/028.

Entonces Bidaecha tiró varias piedras a Ispizúa pero al no producirse daños personales fueron condenadas a repartirse el pago de las costas⁸.

2. MUJERES SOLAS

Como se puede apreciar, la violencia era un fenómeno habitual en las localidades costeras vizcaínas en el que también participaban las mujeres, aunque de forma secundaria. En el caso de los delitos contra las personas, el porcentaje de acusadas en Vizcaya durante la Edad Moderna por homicidio, asesinato o lesiones supone menos del 10 % del total. Sin embargo, la consulta de la documentación muestra que en las localidades costeras el porcentaje de mujeres implicadas en delitos violentos es, en general, sensiblemente superior a la media del Señorío. Así, el porcentaje de mujeres acusadas por agresiones en Bilbao, Portugalete, Deusto, Bermeo o Abando, las localidades costeras que cuentan con un número significativo de procesos para su análisis, se sitúa por encima del 20 % del total de personas acusadas, aunque con excepciones, como el caso de Guecho cuyo dato es inferior al 10%.

Esta diferencia entre los datos globales de Vizcaya y los de las principales localidades costeras puede explicarse por el gran número de varones que se dedicaba al comercio, la pesca o servían en la armada, con lo que abandonaban sus residencias temporalmente o de forma permanente, circunstancia que no resultaba tan habitual en las zonas rurales ni en las villas del interior⁹. Esta ausencia motivaba que las mujeres tuvieran que asumir una mayor responsabilidad y ocuparse de tareas habitualmente encomendadas a los hombres. Así, durante la época moderna hay ejemplos de mujeres al frente de negocios mercantiles o de construcción naval, dueñas de lanchas de pesca e incluso ejerciendo como mayordomo de Cofradía, aunque fuese un cargo más de derecho que de hecho, ya que aunque se reconocía que eran titulares de la mayordomía no estaban presentes en las reuniones de la Cofradía y las funciones eran ejercidas por un hombre. De la misma manera, también era frecuente que los hombres otorgaran a sus esposas, madres o hermanas poderes para gestionar el patrimonio familiar en su ausencia¹⁰.

En la documentación judicial vizcaína se conservan numerosos ejemplos de mujeres cuyos maridos se encontraban en las colonias españolas y que tenían que encargarse de la defensa de los intereses familiares ante los tribunales: así, en 1698 María Josefa de Echábarri, esposa de Domingo de Loibe, vecinos de Baracaldo, denunció a sus cuñados, vecinos de Mendeja, por el pago de 400 ducados procedentes de los réditos de un censo; en 1750 María de Loredó, vecina de Portugalete y casada con Pedro del Valle, ausente en Indias, inició un pleito por el desahucio de una casa que tenía arrendada a Pedro de Gordon¹¹.

La mayor parte de las riñas y peleas en las que intervenían mujeres con maridos ausentes responden a las características habituales de la violencia interfemenina. Se trataba, sobre todo, de agresiones no premeditadas originadas en momentos de tensión, por lo que cualquier disputa podía derivar en una pelea, al igual que ocurría entre los hombres. Por esta razón, las agresiones entre mujeres solían producirse en lugares como las calles, mercados, lavaderos o fuentes. Su dedicación a las labores cotidianas provocaba que pasaran mucho tiempo en estos lugares comprando, cogiendo agua o lavando ropa, pero también haciendo vida social con otras mujeres, lo que incluiría discusiones y enfrentamientos entre las vecinas.

Hay numerosos ejemplos de agresiones en estos escenarios: por ejemplo, en 1764 Antonia de Talledo, cuyo marido se encontraba en Cádiz, estaba lavando su ropa en una calle de Portugalete con "*la agua sobrante que baja de la fuente principal*" y una vecina, Josefa de Lezama, se quejó de que lo hiciera junto a la entrada de su casa y estorbando el paso por la calle. Según Josefa "*Antonia dijo*

8. A.F.B., Corregimiento, 0553/036 y A.F.B., Tenencia de Busturia, 0173/027.

9. Este fenómeno también se producía en otras regiones: así, para la misma época en Cádiz, según datos de padrones y de testamentos, se puede calcular el porcentaje de mujeres casadas y con el marido ausente en torno al 5 % (PASCUA, M.J. de la: "La cara oculta del sueño indiano: mujeres abandonadas en el Cádiz de la Carrera de Indias", pp. 455-456).

10. HUXLEY, S.: "Unos apuntes sobre el papel comercial de la mujer vasca en el siglo XVI", pp. 162-164; FERNÁNDEZ FONSECA, M.J.; PRADO ANTÚNEZ, A.I.: "Roles femeninos en la Bizkaia del siglo XIX: aproximación a la situación de la mujer en el mundo laboral en ámbitos pesqueros urbanos", pp. 278-279.

11. A.F.B., Corregimiento, 0233/022 y 1224/033.

a la confesante que grande señora es Vuestra merced a lo que la dijo la confesante que hera mas que ella por la suela del zapato". Además, "santiguandose dicha Antonia dijo señores esta muger no esta en su juicio, y entendiendo por estas palabras la confesante que la trataba de borracha, resentida de ello" golpeó a Antonia. La víctima declaró que la acusada dijo que ella era una "fregona, limpiaplatos, marimierda", pero "no contenta con tantas injurias verbales como me havia irrogado paso a las reales y efectivamente me dio de bofetadas delante de diferentes personas". El alcalde de Portugalete condenó a la acusada a pagar todas las costas del proceso. En 1765 se produjo un incidente similar entre María de Musaurieta y Josefa de Menchacabaso en Plencia por el turno para coger agua en la fuente. En este caso se da la circunstancia de que los maridos de las dos mujeres se encontraban navegando fuera de la localidad¹².

Estas peleas entre mujeres no se producían en la calle sólo por ser el lugar preferente de la sociabilidad femenina, sino también porque era necesario responder públicamente a las ofensas recibidas para recuperar el honor dañado por la injuria. Así, para estas mujeres agresivas la presencia de los vecinos, y especialmente de las vecinas, no era un inconveniente porque de esta manera reafirmaban ante la comunidad, sobre todo ante las demás mujeres, su capacidad para defender su posición social.

Otro ámbito de responsabilidad femenina era la defensa de los hijos, tarea casi siempre realizada por las madres. Este fue el origen del conflicto producido en Portugalete en 1708 entre Josefa de Umaran, cuyo marido estaba "ausente en la parte del norte", y Josefa de Urioste. Según un testigo, un niño "pasando por la calle abajo le dio una bofetada a otro niño de la misma edad". Josefa de Umaran, al ver que el agredido era su hijo, dijo al otro chico que "le avia de pegar en el trasero dando palmadas a señal de zurrarle". El niño, de cuatro años de edad, empezó a llorar, por lo que su madre, Josefa de Urioste, y su abuela salieron de casa diciendo que "a este ninguna persona le a de pegar sino es nosotras", tras lo que se inició una discusión entre las mujeres con insultos y amenazas¹³.

Una circunstancia que aparece de forma habitual en los procesos en los que estuvieron implicadas mujeres cuyos maridos se encontraban fuera de su localidad es la referencia a conflictos laborales o económicos a los que tenían que enfrentarse como responsables de la familia y sus intereses. Así no es extraño encontrar a mujeres solas dirigiendo negocios emprendidos por ellas mismas o por sus maridos antes de partir: por ejemplo, Manuela de Arsueta, cuyo esposo se encontraba en América, se dedicaba a dar "alimento de viandantes y pasajeros que es el ejercicio con que en ausencia de su marido ha podido lizita y honestamente mantenerse" en su taberna de Deusto. En 1719 fue golpeada por Pedro de Ribera, que entró en el establecimiento quejándose de que "era ya tarde para tener a nadie" porque todavía había cuatro ingleses en la taberna. Discutieron y Ribera golpeó a la mujer con su espada en la cabeza y se inició una reyerta en la que intervinieron los extranjeros. Arsueta también señaló que otro vecino, Agustín de Tellaeché, "aplaudiendo la accion del dicho Pedro de Ribera mui colerico y en altas bozes decia que era una desbuerguenza que por una puerca borracha como la dicha Manuela querellante padeciesen aquellas inquietudes los vecinos".

En 1776, también en Deusto, Ramona de Aguirre regentaba una posada en la que se alojaban sobre todo marineros extranjeros. Su marido era navegante y llevaba dos años fuera de casa. En este caso el conflicto se produjo porque acusó a María de Berencua, que había sido criada en el establecimiento, de robar unas hebillas de plata a un cliente. Su empleada y una hermana entraron en la casa y golpearon varias veces a Aguirre. Además, las acusadas se quedaron en la calle gritando "que mas balia la suela de su zapato que dicha querellante y su marido" y otras expresiones delante de los vecinos. Según las acusadas, fue Ramona de Aguirre la que provocó su reacción al afirmar en público que las dos hermanas eran "unas famosas putas o prostictutas y aun tambien ladronas".

Saturnina de Llano, vecina de Deusto, fue agredida en 1807 por Antonio de Araluce cuando estaba cogiendo bellotas en una heredad de Abando para alimentar a un cerdo. Su marido estaba preso en Inglaterra. El acusado señaló que vio a varias mujeres cogiendo las bellotas y "las reconvinó algunas veces para que se excusasen subir a dichos arboles, y no solo despreciando los abisos, sino que profiriendo palabras bastante desvergonzadas han insistido en su tema y el exponente no pudiendo sufrir el atrevimiento salio del trabajo de su heredad y para echarlas de alli dio a una de ellas un mise-

12. A.F.B., Corregimiento, 0422/003 y 0625/021.

13. A.H.M.P., C 3, nº 47.

nable *rempujoncillo sin causarla daño alguno*". Las heridas eran leves y fue condenado a pagar las costas¹⁴.

La situación económica en la que quedaban muchas de estas mujeres durante las ausencias de sus esposos podía resultar muy adversa, como demuestra la existencia de numerosos concursos de acreedores formados por las deudas de mujeres cuyos cónyuges se encontraban ausentes, como sucedió con María Concepción de Arteché en Bilbao en 1693 o con María Antonia de Gacitua en Plencia en 1765, cuyos maridos estaban en América¹⁵.

Esta situación se agravaba en los casos en los que las esposas no recibían la ayuda de sus maridos, debido en muchas ocasiones a que una vez instalados no encontraban trabajo o decidían no comunicarse con su familia. Para regular esta circunstancia existía una abundante legislación sobre la permanencia en las colonias de varones casados sin sus esposas, recogida en la Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias bajo el título general "De los casados y desposados en España e Indias, que están ausentes de sus mujeres y esposas". Esta ley regularizaba la concesión de licencias para viajar a las Indias, limitando su obtención en el caso de los casados para causas justificadas, como el comercio, y señalaba la obligación de las autoridades de embarcar hacia la península a los maridos que hubieran abandonado a sus familias.

Las mujeres afectadas por esta circunstancia podían recurrir a varias opciones. Una de ellas sería presentar una demanda ante la Casa de Contratación, la máxima autoridad competente en la regulación de los viajes a las colonias. El procedimiento habitual consistía en presentar un escrito exponiendo la causa principal, es decir, la ausencia del marido y otros motivos particulares de la queja. También se podía adjuntar la declaración de testigos o el certificado de matrimonio. Tras revisar esta documentación la Casa de Contratación dictaba un auto y si su resolución resultaba favorable a la demandante se enviaba una requisitoria o carta acordada para informar a las justicias correspondientes en las colonias y que localizaran al marido.

Otra posibilidad era solicitar al juez eclesiástico de un obispado la restitución de un derecho, en este caso, la vuelta al hogar del cónyuge ausente. Ante el escrito de suplicación, el vicario general tramitaba una requisitoria que iba dirigida al prelado del obispado en cuyo distrito se creía que estaba el marido, con el objetivo de devolver la integridad de la convivencia al matrimonio. El objetivo explícito era la vuelta del esposo, pero en muchos casos existían indicios suficientes para considerar como objetivo, al menos a corto plazo, la concesión de una asignación económica. En la mayoría de los escritos de suplicación se insistía en tres aspectos básicos: la constatación de las dificultades económicas de la esposa, la afirmación de que el marido contaba con caudales, bienes o trabajo, y la injusticia de esta situación por atentar contra el fundamento legal del contrato del matrimonio, y especialmente contra la comunidad de bienes. Las mujeres también insistían en que se encontraban en situación de desamparo, sin nadie que las socorriera, aunque también hay evidencias de que muchas contaban con una red de solidaridad que proporcionaba sustento material y emocional. El principal apoyo estaría formado por los miembros de la familia, mientras que en otros casos también se recurría a la ayuda de vecinos y amigos, o a la caridad en los casos de mujeres pobres de solemnidad¹⁶.

En la documentación judicial vizcaína también hay ejemplos de este tipo de expedientes. Por ejemplo, en 1798 Juana Crisóstoma de Arregui, vecina de Santurce, inició el procedimiento para solicitar que se librase requisitoria a las Justicias de Hamburgo para la captura de su marido, el capitán de navío José Alejo de Amestoy, por abandono de familia. En el caso de María Manuela de Menchaca, vecina de Ciérvana, la carta requisitoria fue librada por el alcalde del Valle de Somorrostro en 1795 a las autoridades de Buenos Aires y Montevideo "*u otros donde fuere habido en este Reino de España y sus Americas*" para localizar a su marido Francisco Antonio de Larrea. La esposa señaló que "*hallandose el dicho mi marido en mi compañía tomo el aparente pretesto de que empleandose en el ejercicio de marinería podría adquirir mas bienes y los necesarios para la manutencion de nuestra casa y familia*". También declaró que su marido había embarcado para Cuba, pero "*habiendo quedado en calidad de enfermo parece sea regresado a la ciudad de la Coruña*". Allí se enroló "*en uno de los barcos destinado a la pesca de la ballenas, y con escala a el puerto de Montebideo, Reino de*

14. A.F.B., Corregimiento, 2291/026, 0107/044 y 0490/007.

15. A.F.B., Corregimiento, 3452/003 y A.F.B., Alcalde de Plencia, 0841/012.

16. GÁLVEZ RUIZ, M.A.: "Las parejas imperfectas. Viajes a ultramar y ausencias de la vida maridable, siglo XVII", pp. 75-77; PASCUA, M.J. de la: "La cara oculta ...", pp. 462-463; y PASCUA, M.J., de la: *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, pp. 279-280.

Buenos Aires". Menchaca denunciaba que su esposo había abandonado sus obligaciones "*sin que se acuerde de venir a mi compañía y menos suministrarme cosa alguna de quanto gana para precisos alimentos, bestuario y demas necesario para alivio de mis notorios trabajos y el de nuestra familia*". Debido a esta precaria situación económica solicitó que se obligara a Larrea "*a que se restituía a mi compañía y cumpla con las obligaciones que estan a su cargo*". Llevaban casados desde 1791¹⁷.

En los procesos judiciales por agresiones en las que estuvieron implicadas esposas con maridos ausentes también hay información sobre la situación económica de estas mujeres. Así, Ramona de Aguirre, dueña de una posada de Deusto, alegó en el proceso iniciado contra María y Josefa de Berencua por agresión que era una mujer "*pobre y sin mas que su trabajo para mantenerse*", por lo que solicitaba la ayuda de las autoridades para poder continuar con el pleito. En la denuncia presentada por Manuela de Orbeta en 1775 contra varios miembros de una misma familia en cuya casa de Górliz residía, la acusación señaló que la agresión y las injurias fueron más graves "*atendida la circunstancia de que las padeció una pobre muger en ausencia de su marido, de noche y por vecinos dentro de casa*". El conflicto se inició por la posesión de varios montones de paja. Su esposo era navegante y llevaba 10 meses ausente.

En muchos procesos no se indica el tiempo que llevaba fuera de casa el marido: en el caso de la tabernera Manuela de Arsueta, agredida en Deusto en 1719, su esposo, Esteban de Echavarría, se había ido a América hacía más de 9 años. Tampoco aparece información sobre una posible fecha de regreso de los maridos ausentes: María Ignacia de Arrigunaga y Magdalena de Eduegui, acusadas de agredir a una joven en Bilbao en 1803, declararon durante el proceso que sus esposos, Juan de Erasó y Ramón de Ecurra, se encontraban "*ausentes a la navegacion sin esperanzas de su pronto regreso*". En el proceso iniciado por la agresión sufrida por Saturnina de Llano en 1807 un testigo señaló que le constaba que su marido, Domingo García, "*se halla prisionero en el Reino de Inglaterra por haver bisto cartas escritas por el mismo desde el dicho Reino a su legitima consorte y que no sabe quando regresara*"¹⁸.

3. VIGILANCIA Y ESCÁNDALO

La falta de recursos económicos no suponía la única preocupación de las mujeres durante la ausencia de sus maridos. Mientras que en el plano material la importancia que la sociedad confería a la mujer era limitada, en el plano simbólico a la actuación femenina se le otorgaba una gran trascendencia. Durante el Antiguo Régimen la moral dominante sólo toleraba las relaciones sexuales mantenidas en el seno del matrimonio y con el único fin de procrear, aunque en realidad la sexualidad transcurría por unos cauces más libres y las relaciones prematrimoniales, adulterios, amancebamientos, homosexualidad y otras conductas sexuales oficialmente censuradas se producían con frecuencia en la Vizcaya de la Edad Moderna¹⁹. También en este ámbito se reflejaba la supremacía que los hombres tenían sobre las mujeres en todos los aspectos sociales. Así, mientras los varones disfrutaban de un grado de libertad que les permitía tener relaciones sexuales con prostitutas o amancebarse sin ser condenados por la comunidad, al menos expresamente, a las mujeres solteras se les exigía que preservasen su virginidad y a las casadas que mantuvieran total fidelidad a su marido. De hecho, la estima social de un varón dependía en buena medida del comportamiento sexual de las mujeres de su familia, basado en la fidelidad de la esposa y la castidad de las hijas, lo que provocaba un permanente control sobre la sexualidad de las mujeres.

Esta exigencia era aún mayor en el caso de las mujeres con maridos ausentes, ya que la sociedad imponía a estas esposas un comportamiento mucho más austero y reservado. Por lo tanto, a los problemas que estas mujeres tenían que afrontar se unía la necesidad de mantener su honra libre de sospechas²⁰.

En estos casos la tarea de vigilar y preservar el honor del marido ausente recaía en la familia, cuya honorabilidad también podía quedar afectada por una conducta deshonesta de la esposa. Esta cir-

17. A.F.B., Corregimiento, 1164/012 y A.F.B., Alcalde de los Cuatro Concejos, 2291/029.

18. A.F.B., Corregimiento, 0107/044, 1598/028, 2291/026, 1577/027 y 0490/007.

19. REGUERA, I.: "El control de los comportamientos sexuales y la vigilancia de la moral pública", pp. 37-40.

20. PASCUA, M.J. de la: *Mujeres solas: historias ...*, pp. 273-274.

cunstancia se puede observar en el proceso abierto en Portugalete contra Manuel de Larrea y Ángela de Morrón por golpear a su nuera, Josefa del Calvo, en 1807. El marido de Josefa estaba preso en Inglaterra y sus suegros sospechaban *"de su reputacion por el continuo trato o amistad que ha mantenido en diversos tiempos con dos soldados y por haberlos visto entrar y salir alguna que otra vez de su casa a deshoras"*. Al no estar el marido para corregir el comportamiento de su esposa, la responsabilidad de defender el honor de su hijo y de toda la familia recayó en sus padres. Así, Larrea dijo a Josefa del Calvo que era una *"puerca, cochina y puta"* y amenazó a su nuera con un cuchillo. Al día siguiente entraron en su casa y golpearon a la denunciante varias veces. Larrea reconoció los hechos e intentó justificar su acción señalando que *"en vista de que se manifestaba inflexible a sus buenos consejos dio el confesante a su nuera un bofeton y su mujer dos o tres, todos lebes y por lo mismo insuficientes para poder causarla el daño que denotaba en dicho rostro"*. Añadió que *"no recuerda si la denosto con la expresion de mala muger, pero si que uso de un equivalente reducido o que era una bribonaza"*. El alcalde de Portugalete suspendió la causa y advirtió a Josefa del Calvo de que si no mantenía *"en lo sucesibo una conducta mas arreglada sin dar lugar a quejas de sus suegros, se procedera contra ella"*²¹.

No era la primera vez que las autoridades de la villa mostraban su inquietud por el comportamiento sexual de las mujeres de la localidad, especialmente de las casadas. En 1805 el alcalde, Pedro de Riva, y un sacerdote informaron al Consejo de Castilla de que *"con motivo de ser esta villa un puerto de mar salen muchos de sus havitantes al destino de la navegacion y se advierte en varias de sus mugeres que en la larga ausencia de sus maridos viven licenciosa y abandonadamente, no solamente faltando a los deberes de la fidelidad conyugal, sino corrompiendo con su mal exemplo a la juventud de ambos sexos"*. Esta situación habría provocado que muchos hombres *"noticiosos de la infidelidad de sus mugeres, abandonan sus casas y se mantienen en perpetua ausencia"*. Según los autores del informe las acciones de estas mujeres eran conocidas en toda la villa e incluso los padres de familia se quejaban *"todos los dias a los oidos de los Alcaldes, sin que estos ni sus asesores se atrevan a poner remedio"*, debido a *"la Ley que prohíbe acusar de adulterio a otro que al marido"*. Por ello el regidor y el sacerdote pedían permiso al Consejo para actuar contra las adúlteras sin ser *"reprehendidos y castigados por los Tribunales superiores como turbadores de la paz de los matrimonios"*. El alcalde recibió autorización para hacer *"la pesquisa necesaria, recibendose sumaria informacion con la cautela y reserba que se requieren en asuntos de semejante calidad"*.

Las declaraciones de los testigos reflejan la vigilancia ejercida sobre las mujeres de la villa. Por ejemplo, un religioso informó de que María Isabel López y Ramona de Nicolás, cuyos maridos eran marineros, *"han violado execrablemente la fe conyugal segun lo ha demostrado la gravidez de una y otra patentizado al publico en este pueblo de Portugalete donde tienen su vecindad que sus excesos libertinos con precision han sido mui frequentes"*. Otro sacerdote señaló que María Concepción de Bustamante y María Jesús del Valle, *"mugeres de marineros ausentes, han cohabitado la primera con el tambor mayor del Regimiento de Napoles"* y *"la segunda con Antonio de Antuñano, conocido con el mote de Anton tirri, causando unos y otros el maior escandalo en esta feligresia"*. También denunció que *"han sido notorios los excesos y libertades de Salvadora de Miranda, muger legitima de Eusebio Zornoza, a cuia instancia se halla hoy presa y procesada por el amancebamiento obstinado"* con un sargento. Un regidor denunció a Gertrudis de Aguirre y su hermana Josefa porque las había visto con soldados y por recibir a personas en su casa *"demostrando el poco aprecio que hacen de sus respectibos maridos ausentes a la navegacion"*.

Otro religioso señaló que Isabel López *"tiene la mota fea de haberse abandonado en ausencia de su marido a la sensualidad y que de estos placeres libidinosos resulto en ella un parto ilexítimo"*. Una vecina declaró que María Concepción de Bustamante *"esta comunmente reputada en dicha villa de liviana y prostituta"*. Añadió que había visto a un militar entrar *"por la puerta principal que dirige a la vivienda de la Concepción acompañado de esta, y que a la siguiente mañana observo que salio por la misma puerta"*.

También se acusó a otras vecinas de ejercer la prostitución o de actuar como alcahuetas y varios testigos afirmaron que en las casas de estas mujeres eran habituales las peleas entre hombres. En total se acusó a siete mujeres de mantener relaciones adúlteras o de prostituirse y a otras tres de ser alcahuetas. Sin embargo, el Consejo de Castilla se limitó a ordenar al alcalde que se dirigiera a esas

21. Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (en adelante, A.H.P.B.), J - 7390 (288).

mujeres *"haciendolas patente los eccesos escandalosos a que estan entregados, las advierta y prebenga con toda seriedad se abstengan de ellos en lo subcesibo, apercibidas que sin remedio se tomaren las providencias mas rigurosas para castigarlas y enmendarlas sin atender a su estado de casadas"*. Sin embargo, poco después el alcalde señaló que *"tan savia como suabe determinacion no ha surtido los efectos deseados"*. Finalmente se decretó que María de Allende, una de las acusadas por alcahuetería, fuese desterrada del Señorío durante cuatro años, y se advirtió al resto de acusadas de que serían condenadas a la misma pena *"si en lo sucesivo no viven con la honestidad y recato correspondiente"*²².

Este expediente muestra el interés de las autoridades locales por controlar el comportamiento de las mujeres casadas con maridos ausentes porque entendían que suponía una grave alteración de la moralidad y que este comportamiento inadecuado no se trataba de un asunto meramente privado, que concernía únicamente a la propia familia de las mujeres, sino público ya que afectaba a toda la comunidad.

En este caso la mayor parte de los testimonios se basaba en rumores, pero algunos de los procesos conservados sí que permiten conocer detalles sobre las relaciones existentes entre las mujeres de las localidades portuarias con navegantes extranjeros y la reacción de las autoridades ante el escándalo que suponían este tipo de relaciones. Un buen ejemplo es el expediente iniciado por el asesinato del capitán inglés Eduardo Murial, sucedido en Bilbao en 1654. La víctima ya había estado varias veces en la villa y tenía relación con muchos naturales e ingleses residentes en Bilbao. En su ropa se encontró una carta escrita en castellano por una mujer, que sólo firmaba como *"tu servidora"*, y fechada pocos días antes de su muerte en la que puede leerse: *"no se que es la causa de que te ayas olvidado tanto de mi, Eduardo de mis ojos que siento mucho que no te acordas de mi y no cumplas la palabra que tienes ofrecida como ombre de bien"*. La mujer añadía que tenía la *"necesidad de cinquenta Reales, por amor de dios, que quando tu quieres nos veremos si no tienes alguna otra dama"*, al mismo tiempo que le deseaba, en caso de que así fuera, que no sufriera el contagio de *"algunas bubas"*. La autora también pedía a Murial algún regalo para el día de Reyes. Las autoridades sospechaban que el fallecido había tenido alguna disputa en la casa de la inglesa María de Bacon, así que se interrogó a las personas, la mayoría extranjeros, que habían estado con él pero todos declararon que el capitán salió solo a la calle. También se interrogó a varias mujeres relacionadas con la víctima para averiguar quién había escrito la carta y su posible implicación en el crimen, aunque no se logró descubrir a la autora. Además se preguntó a los testigos si habían visto que la víctima *"entrase en alguna casa de esta barriada de la Sendeya desta dicha Villa o en otros algunos dias diferentes y si save que el dicho capitan entrava en otras algunas casas diferentes y con que personas, mujeres o mozas tenia su dibertimiento"*.

Otro ejemplo de este control de las autoridades sobre las relaciones entre los marineros y las mujeres se produjo en Deusto en 1737 con la investigación por amancebamiento entre una viuda irlandesa, Margarita Cranmetter, y un contraamaestre de la misma nacionalidad que estaba esperando a que zarpara su buque. Hacía un mes que vivían en un cuarto alquilado por la mujer sin que el casero *"hubiese rezelado cosa ilisita"* hasta que un día *"reparo que dicho estranxero enpezo a manozearla y ella a azer desbios"*. Entonces advirtió a la viuda de que *"en su casa no permitiria aquel modo de bida y saliesen ella o el dicho estranxero de la referida casa"*. Una mujer declaró que *"por la familiaridad y union con que bio a ambos se escandaliso la que depone y aziendola cargo a dicha Margarita de todo respondió estaban en casarse luego"*. Los dos fueron encarcelados *"para ebitar la ofensa de Dios y escandalo que a orijinado y orixina"* la relación²³.

Como se puede comprobar, el comportamiento sexual femenino era una de las obsesiones predominantes en la mentalidad del Antiguo Régimen, tanto para sus familias como para las autoridades, pero especialmente para los maridos ya que de todas las ofensas que podía sufrir un hombre el adulterio se consideraba como la de mayor gravedad. Es fácil suponer que a los maridos ausentes de sus casas durante largos períodos también les afectaba la preocupación sobre la actitud de sus esposas, suspicacia favorecida una vez regresados al hogar por los rumores sobre la reputación de sus mujeres que podían existir en el vecindario. En las comunidades pequeñas, como eran las localidades vizcaínas de la época, los comentarios sobre un posible comportamiento inadecuado de una mujer durante la ausencia de su marido se extenderían rápidamente por todo el vecindario. El dominio del

22. A.F.B., Corregimiento, 1400/018.

23. A.F.B., Corregimiento, 1202/020 y 1563/025.

ámbito público sobre el privado causaba que ningún incidente, sobre todo si tenía la trascendencia de un supuesto adulterio, quedase fuera de la observación y examen de la comunidad por medio de los rumores. En muchas ocasiones eran las propias mujeres las que desempeñaban un papel fundamental en este ejercicio de control social, ya que en buena medida sus actividades cotidianas transcurrían en ámbitos esencialmente femeninos, como mercados o lavaderos, por lo que inevitablemente cualquier acción o sospecha se convertiría en objeto de comentario mientras se realizaban las tareas en estos lugares. De la misma manera surgían los insultos: así, no resulta extraño que en los procesos por altercados en los que participaban esposas con maridos ausentes aparezcan comentarios ofensivos relacionados con el comportamiento sexual de estas mujeres, insultos que eran habitualmente proferidos por otras mujeres, conocedoras de la gravedad que tenían esas palabras. Por ejemplo, en 1776 las hermanas María y Josefa de Berencua agredieron a Ramona de Aguirre, a la que también dijeron que era *"una pública puta bieja en ausencia de su marido"*; también Antonia de Talledo, cuyo marido se encontraba en Cádiz, denunció a María Josefa de Lezama por agresión e insultos, como decir que *"io havia sido una mujer liviana"*²⁴.

La capacidad de los rumores para influir en el comportamiento de los maridos cuando se producía su regreso a las localidades se observa en el proceso iniciado en 1605 por Ochoa de Otáñez contra su esposa, Inés de Larrea, y su supuesto amante, Pedro de Bilbao, por intentar envenenarle y cometer varios infanticidios. Así, un vecino declaró que *"se dezia publicamente que la dicha doña Ynes de Larrea havia parido del dicho Pedro de Vilbao dos vezes y que hera tan publico que lo savian los muchachos"*. Una criada de la casa señaló que una mujer comentó sobre su ama *"que si estubiera su marido en la tierra dixieran que estaba preñada"*, a lo que replicó *"que no dixiese tal de una señora tan prinzipal"*. Otra vecina afirmó que *"hera publico que avia estado preñada e que en todo el tiempo que avia estado preñada avia traydo vestida una ropa aforrada porque no se le echase de ver el preñado"*.

Otáñez declaró que salió de Portugaleta en 1599 para comerciar en Castilla e Italia y que Inés *"en perjuizio de mi parte y de su honrra y en quebrantamiento de la fidelidad matrimonial que le devia guardar trato amores con el dicho Pedro de Bilbao su pariente cercano dentro de quarto grado por dos partes y poniendo en execucion los dichos amores durmieron muchas veces juntos y tubieron aceso y copula carnal y de los dichos ayuntamientos la dicha doña Ynes se hizo preñada quatro veces"*²⁵. La acusación se apoyaba en los testimonios de algunas criadas de su casa. Una empleada declaró que una mañana vio a Inés de Larrea *"muy abrigada con una ropa y revoçada con una sabanilla y tan descolorida y flaca que parecia muerta y muy sencilla la varruga que el dia de antes tenia muy grande"*. La testigo suponía que Inés había parido esa noche porque después se oyó el llanto de un niño en la casa, pero su ama le intentó convencer de que había sido en la calle y *"dixo mereçerian estos vellacos muchachos que andan por las calles contrahaziendo niños recién nacidos que los diesen al diablo"*.

El factor que condicionaba en mayor medida el comportamiento de las mujeres embarazadas que optaban por el infanticidio era la conservación de su posición social ya que lo más importante para ellas era que no se descubriese no sólo su embarazo, sino también el hecho de haber mantenido relaciones sexuales de forma ilegítima, especialmente en el caso de mujeres casadas. Las acusaciones no se referían únicamente al crimen cometido sino también a su conducta sexual, contraria a las estrictas normas dominantes en la sociedad de la Edad Moderna, ya que para la justicia y la moralidad pública el primer crimen de estas mujeres era haber mantenido relaciones fuera del matrimonio. Esta circunstancia se observa en la denuncia presentada por Ochoa de Otáñez contra su esposa en la que se incidía especialmente en la relación adúltera que había mantenido la acusada. Una de las criadas señaló que Pedro de Bilbao iba a la casa frecuentemente para *"tratar y comunicar en secreto con la dicha doña Ynes e subirse juntos y solos a la sala de arriba a donde la dicha doña Ynes dormia y tenia su cama"*. Añadió que un día subió con otra sirvienta *"a la sala y aposento donde la dicha doña Ynes dormia y allaron al dicho Pedro de Vilvao metido debaxo de la cama de la dicha doña Ynes e por miedo que no las ofendiese se baxaron sin le hablar"*.

Ochoa de Otáñez también acusaba a su esposa de haber intentado envenenarle. Según su abogado, la mujer *"con consejo y parecer del dicho Pedro de Bilbao trato de matar a mi parte alebosamente y sobre caso pensado y para el dicho efecto vusco veneno con que lo hacer y lo dio a mi par-*

24. A.F.B., Corregimiento, 0107/044 y 0422/003.

25. A.R.Ch.V., Sala de Vizcaya, 0694.0001.

te en el caldo y comida", pero pudo curarse. Inés de Larrea señaló en su defensa que siempre había actuado de manera *"onesta y recoxidamente sin que jamas de mi cosa en contrario se aya visto, entendido ni aprovechado"*, mientras que su esposo se había comportado con *"sus livertades acostunvradas usando mal del dicho nuestro matrimonio con otras mujeres"*. Además, también señalaba que su marido había malgastado toda su fortuna y que por no haber *"querido darle los dineros y cosas que me a pedido"* para pagar sus deudas *"trata de poner en mi persona y honrra nota ynfamandome"* con esa denuncia.

Finalmente, Inés de Larrea y Pedro de Bilbao quedaron en libertad, circunstancia que Ochoa de Otáñez atribuía a que eran *"personas ricas y poderosas y aparentadas y que tienen en mano con las justicias"*²⁶.

En este caso el marido afrentado optó por denunciar ante los tribunales a su esposa y su amante, pero el recurso a la violencia era habitual en estas circunstancias. Además, la intención de los maridos, obsesionados con la idea de que sus esposas eran adúlteras, no era la de corregir su conducta para que retornaran a la fidelidad y obediencia debida al legítimo esposo, sino matar a la mujer, a su amante o incluso a los dos. El adulterio suponía un ataque directo contra el honor masculino, por lo que una manera óptima de reparar el daño y recuperar la honra era recurrir a la violencia, sin que importara que toda la comunidad conociese la causa que había impulsado al marido a agredir a su esposa o su supuesto amante; es más, de esta manera el hombre reafirmaba ante la sociedad su capacidad para defender su honor y su posición de dominio sobre las mujeres de la familia.

Esta fue la causa por la que Domingo García de la Fuente mató en Portugalete a Matías de Salazar en 1664. El acusado tenía 30 años, servía en la marina y declaró que el fallecido *"violo el santo matrimonio de mi parte cometiendo adulterio con la dicha Antonia Deba, su muger, y durante las ausencias que hizo como tal artillero sirviendo a su majestad en las dichas reales armadas"*. En este caso también se observa la influencia de los rumores, ya que la defensa de García de la Fuente añadió que en la villa *"fue publico el delicto del dicho adulterio ygnorandolo por entonces el dicho mi parte asta que despues tubo certidumbre"* y *"que en todo el pueblo hacian mofa del dicho mi parte por la ynjuria tan grande e ynfamia y nota en que havia caydo con publicidad y escandalo"*. Por ese motivo, *"viendo el dicho mi parte su agravio y ofensa y tan atroz ynjuria, nota e ynfamia que le havia causado el dicho don Matias, no se pudo contener, sufrir ni templar tan gran dolor y sentimiento de una ofensa yntolerable y asi se encontro con el y enpesaron a reñir y de esta riña de justa bengança resulto herido el dicho Matias de Salazar de las heridas de que fallecio"*. Por lo tanto, según su defensa el acusado actuó *"en defensa de su onor y por tan grande ofensa"* y que *"el delicto del dicho Don Matias fue aleboso pero no lo fue el que se ymputa el dicho mi parte en la dicha muerte ni en su naturaleza ni en el modo porque subcedio reñiendo ambos con espadas desenbainadas y con heridas de cara a cara y con las dichas armas yguales"*²⁷. Con este argumento intentaba convencer al tribunal de que no se había tratado de un asalto cometido con alevosía en la calle, sino de que Salazar había tenido la oportunidad de defenderse como sucedía en un duelo.

De todas maneras, los casos en los que los maridos al retornar a sus hogares actuaron contra sus esposas, ya fuera recurriendo a los tribunales o a la violencia, debido a una supuesta infidelidad durante su ausencia resultan muy excepcionales. Lo habitual sería retomar la vida cotidiana del matrimonio, con el tradicional reparto de roles entre maridos y esposas, en muchas ocasiones hasta la siguiente partida del marido.

CONCLUSIÓN

Durante la Edad Moderna se entendía que cada individuo, además de estar obligado a mantener su posición en el marco general de la sociedad, también tenía que preservar su puesto en el grupo en el que se integraba por sus condiciones personales, como podía ser el de las mujeres de una misma localidad o vecindario, un círculo de relaciones conformado por sus iguales pero también competidoras en la escala comunitaria. Para una mujer resultaba esencial mantener su honor ante la sociedad, pero más en concreto ante las demás mujeres porque durante el Antiguo Régimen buena parte

26. A.R.Ch.V., Sala de Vizcaya, 0694/0001.

27. A.F.B., Corregimiento, 2938/012.

de su vida transcurría en ámbitos de socialización que podrían considerarse casi exclusivamente como femeninos. Cualquier circunstancia podía ser empleada por una mujer para intentar reducir la estima pública de otra y así establecer su superioridad dentro del colectivo femenino. Esto contribuye a explicar el importante número de procesos por agresiones producido entre mujeres durante la Edad Moderna, sobre todo entre las casadas y viudas que tenían mayores responsabilidades, como demuestra su participación en conflictos no sólo por la conservación del propio honor sino también para proteger los bienes de la familia o defender a los hijos.

Este fenómeno se producía en todo el territorio vizcaíno, pero en las localidades portuarias se generaban unas particularidades sociales derivadas de las ausencias, más o menos prolongadas, de un porcentaje importante de la población masculina. La partida de muchos varones para comerciar, pescar, servir en el ejército o para instalarse en las colonias dejaba a muchas mujeres al frente de las familias con lo que tenían que asumir funciones y responsabilidades más amplias. La importancia de las mujeres en la vida familiar, que ya en las circunstancias normales de los matrimonios resultaba indispensable, no sólo en las tradicionales tareas femeninas como el cuidado de los hijos y del hogar, sino también para su sustento económico, pasaba a ser fundamental al tener que dirigir los negocios de sus maridos o a aumentar su trabajo fuera de casa para asegurar el mantenimiento de la familia. A su vez, el ejercicio de una mayor responsabilidad también implicaba la intervención en un número mayor de disputas con vecinos, clientes o patronos, unos conflictos, que como resultaba muy habitual durante la Edad Moderna en Vizcaya, en muchas ocasiones se resolvían por medio de la fuerza. Esta circunstancia explica la importancia que llegó a adquirir la violencia femenina en las localidades portuarias del Señorío. Pero detrás de muchas de estas disputas por asuntos que pueden considerarse como cotidianos también se pueden observar los intentos de las mujeres con maridos ausentes por no quedar socialmente relegadas por esta circunstancia. El hecho de no contar con un marido que protegiera los intereses de la familia podía hacer suponer que la mujer se encontraba en una posición de inferioridad, una oportunidad que otros miembros de la comunidad podían aprovechar para obtener alguna ventaja material o incumplir un acuerdo suponiendo que la esposa no podría hacer valer sus derechos. De la misma manera, los insultos referentes a que la mujer había sido infiel a su marido ausente o las insinuaciones sobre haber sido abandonada por el hombre podían emplearse para intentar posicionarse por encima en la escala social, especialmente dentro del colectivo femenino. Ante estas situaciones, las mujeres que se encontraban solas no se podían permitir dar muestras de debilidad, por lo que en muchas ocasiones el enfrentamiento resultaba ineludible.

Precisamente la conservación de su reputación como esposas dignas suponía otra preocupación para las mujeres cuyos maridos se encontraban fuera de Vizcaya. Durante la Edad Moderna el comportamiento de todas las mujeres era observado y analizado, especialmente en lo referente a su conducta sexual. Una mujer honrada sólo podía mantener relaciones sexuales legítimas para poder conservar su honor y el de la familia, que en buena medida dependía de la fidelidad de la esposa y la castidad de las hijas. En el caso de las mujeres con los maridos ausentes esta vigilancia pública de un comportamiento privado era aún mayor. Así, lo que para algunas mujeres podía suponer un momento de libertad por la separación, temporal o definitiva, de unos esposos que en la mayor parte de las ocasiones no habían podido escoger, se convertía en realidad en una presión social aún mayor para comportarse según el modelo de conducta impuesto a las mujeres en esta época.

Como se puede comprobar, en las localidades portuarias de Vizcaya existía un contraste entre el comportamiento que la sociedad esperaba de las mujeres casadas, basado en conceptos como la fidelidad, la obediencia y el recato, y la realidad de las esposas con sus maridos ausentes, que por necesidad adquirían una mayor presencia en las comunidades y por esa razón protagonizaban conflictos derivados del ejercicio de una mayor responsabilidad familiar.

BIBLIOGRAFÍA

- ALDAMA, J.P.: "Alcahuetas y prostitutas en Bilbao y su entorno en la Edad Moderna", en GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C.; BAZÁN, I.; REGUERA, I. (eds.): *Marginación y exclusión social en el País Vasco*, U.P.V., Bilbao, 1999, pp. 81-110.
- BERNAL, L.M.: *Sociedad y violencia en Portugalete (1550-1833)*, Ayuntamiento de Portugalete, Portugalete, 2007.
- BERNAL, L.M.: *Crimen y violencia en Vizcaya (1550-1808)*, Tesis doctoral inédita, U.P.V., Vitoria, 2010.

- BERTRAND, C.; DÍEZ, A.: "Mujeres solas en la ciudad del siglo XVIII", en LÓPEZ CORDÓN, M.V.; CARBONELL, M.: *Historia de la mujer e historia del matrimonio*, Universidad de Murcia, Murcia, 1997, pp. 165-172.
- FERNÁNDEZ FONSECA, M.J.; PRADO ANTÚNEZ, A.I.: "Roles femeninos en la Bizkaia del siglo XIX: aproximación a la situación de la mujer en el mundo laboral en ámbitos pesqueros urbanos", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 277-287.
- GÁLVEZ RUIZ, M.A.: "Mujeres y <maridos ausentes> en Indias", en *XIII Coloquio de Historia Canario – Americana / VIII Congreso Internacional de Historia de América*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2000, pp. 1162-1173.
- GÁLVEZ RUIZ, M.A.: "Las parejas imperfectas. Viajes a ultramar y ausencias de la vida maridable, siglo XVII", en DÁVILA, D. (coord.): *Historia, género y familia en Iberoamérica (siglos XVI al XX)*, UCAB, Caracas, 2004, pp. 67-99.
- HUXLEY, S.: "Unos apuntes sobre el papel comercial de la mujer vasca en el siglo XVI", en *Cuadernos de sección. Antropología-Etnografía. Prehistoria-Arqueología*, 1, 1982, pp. 159-166.
- PASCUA, M.J. de la: "La cara oculta del sueño indiano: mujeres abandonadas en el Cádiz de la Carrera de Indias", en *Chronica Nova*, 21, 1993-1994, pp. 441-468.
- PASCUA, M.J. de la: *Mujeres solas: historias de amor y de abandono en el mundo hispánico*, Diputación de Málaga, Málaga, 1998.
- REGUERA, I.: "El control de los comportamientos sexuales y la vigilancia de la moral pública", en *Museo Zuma-lakarregi - Estudios históricos*, 5, 2000, pp. 23-40.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

URIARTE AYO, Rafael: "Mineral vizcaino y cabotaje cantábrico al final del Antiguo Régimen", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 211-228.



Mineral vizcaino y cabotaje cantábrico al final del Antiguo Régimen¹

Rafael Uriarte Ayo

Departamento de Historia e Instituciones Económicas (UPV/EHU)

Recep.: 30.03.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 211-228]

Acep.: 12.06.12

Resumen

La cuenca minera de Somorrostro (Vizcaya) ha sostenido durante siglos una intensa y continuada actividad extractiva. La extensión del yacimiento, su riqueza y concentración espacial, la cercanía al mar y la calidad de los minerales depositados, garantizaron el acceso a mercados en los que el mineral vizcaino resultaba difícilmente sustituible. Ello dio lugar a una compleja red comercial, marítima y portuaria, en la que el mineral de hierro constituía uno de los componentes fijos del cabotaje cantábrico, junto con el pescado, la madera, el hierro elaborado, los cereales y el vino, además, lógicamente, del necesario comercio de redistribución y abastecimiento vinculado a los circuitos más amplios comercio del Atlántico europeo.

Palabras clave: Minería tradicional, cabotaje cantábrico, siderurgia, comercio marítimo, Vizcaya.

Laburpena

Somorrostroko (Bizkaia) meatze arroan garrantzitsua eta jarraitua izan da erauzketa jarduera, mendetan zehar. Hobiaren tamaina, aberastasuna eta kontzentrazio espaziala, itsasoarekiko gertutasuna eta materialen kalitatea; ezaugarri horiei guztiei esker, Bizkaiko minerala arrakastaz merkaturatu zen, nekez ordezkatzeko zitekeen eta. Horrek, bidea ireki zion merkataritza, itsas eta portu sare konplexu bati; bertan, kabotaje kantabriarraren elementu finkoetako bat zen burdina, arrainarekin, egurrarekin, landutako burdinarekin, zerealekin eta ardoarekin batera. Gainera, noski, birbanaketako eta hornidurako merkataritza zegoen, Atlantiko europarreko merkataritza zirkuitu zabalenei lotuta.

Gako-hitzak: Meatzaritza tradizional, kabotajea kantauriar, siderurgia, itsas merkataritza, Bizkaia.

Abstract

The iron fields of Somorrostro (Biscay) have been subject to continuous, intensive mining for centuries. The size of the fields, their richness and geographical concentration, their proximity to the sea and the quality of the ore they contained guaranteed presence on markets on which the Biscay mineral was not easily replaced. This gave rise to a complex commercial, maritime and port network in which iron ore was one of the main goods shipped by Cantabrian coastal traffic, together with fishing, wood, wrought iron, cereals and wine, as well as the logistically necessary redistribution and supply trade associated with the larger trade circuits of the Atlantic in Europe.

Key words: Traditional mining, Cantabrian coastal traffic, iron and steel, maritime trade, Biscay.

1. El texto forma parte del proyecto de investigación "La minería y su contribución al desarrollo económico, social y territorial de España (1700-2000). Producción y empresas", financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, HARE2010-21941-C03-02 (subprograma HIST). Para su realización se ha contado con la ayuda de los fondos asignados al Grupo de Investigación del Sistema Universitario Vasco, IT337-10.

La cuenca minera de Somorrostro ha sostenido durante siglos una intensa y continuada actividad extractiva. La extensión del yacimiento, su riqueza y concentración espacial, la cercanía al mar y la calidad de los minerales depositados, garantizaron el acceso a mercados en los que el mineral vizcaíno resultaba difícilmente sustituible. Mientras la producción siderúrgica estuvo dominada por el procedimiento directo y la tecnología de la ferrería (horno bajo), los minerales extraídos en Somorrostro proporcionaban una materia prima de alto contenido metálico y, sobre todo, de fácil reducción en unos hornos que difícilmente alcanzaban temperaturas superiores a los 1.250°. Posteriormente, con la difusión del convertidor Bessemer y la industrialización del acero, el elemento decisivo pasó a ser su bajo contenido en fósforo, lo cual seguía siendo una característica poco frecuente en la mayoría de los yacimientos europeos. Tanto en un caso como en otro, y a diferencia de otros muchos yacimientos de hierro existentes en Europa, los de Somorrostro tenían la ventaja fundamental de encontrarse muy cerca de la costa. Esta circunstancia, como es sabido, fue decisiva en el despegue la moderna minería industrial a finales del siglo XIX, pero quizás lo fue aún más en épocas en las que no existían ferrocarriles ni barcos a vapor y en las que el transporte por tierra, mucho más lento y costoso, hubiera hecho prácticamente imposible desplazamientos más allá del ámbito local o regional. En este sentido, la intensa actividad extractiva desarrollada en Somorrostro a lo largo del Antiguo Régimen no hubiera sido posible de no existir la posibilidad del transporte fluvial y marítimo, gracias al cual se podían reducir sustancialmente los costes de transporte de un producto pesado, voluminoso y con un precio unitario relativamente bajo. La combinación de estas circunstancias permitió el desarrollo de un intenso y continuado tráfico marítimo de cabotaje a lo largo de la cornisa cantábrica y, en cierta medida, también hacia las costas laboritanas. La exportación, de acuerdo con la Ley XVII del Título Primero del Fuero de Vizcaya², estuvo prohibida hasta la entrada en vigor del arancel de 1849, lo cual, salvo las salidas ilegales hacia Francia, limitó el comercio marítimo al ámbito de la cornisa cantábrica. El mineral de hierro sería, por lo tanto, uno de los componentes fijos del cabotaje cantábrico³, junto con el pescado, la madera, el hierro elaborado, los cereales y el vino, además, lógicamente, del necesario comercio de redistribución y abastecimiento⁴. Un complejo sistema o red portuaria, vinculado al comercio atlántico y, a partir de las habilitaciones, también al colonial, del que carecemos todavía de la necesaria visión de conjunto⁵.

1. LA MINERÍA TRADICIONAL

Aunque la documentación medieval vizcaína es francamente limitada, tenemos numerosas referencias relativas a la presencia del mineral vizcaíno en el tráfico marítimo de la cornisa cantábrica y a la existencia de una incipiente regulación, particularmente referida a su transporte y comercialización, más que a la extracción propiamente dicha. A lo largo de la Edad Moderna, a pesar de que la minería del hierro siguió siendo una actividad escasamente regulada, sobre todo en lo que se refiere a las labores extractivas, disponemos ya de una importante base documental sobre su desarrollo, tanto en los aspectos productivos y tecnológicos, como en lo relativo a la comercialización y transporte del mineral⁶.

Aún limitándonos a analizar la parte marítima del proceso, no podemos olvidar que antes de que el mineral pudiera llegar al mar existía un complejo mundo de actividades, con distintos protagonistas, técnicas y sistemas de regulación, que describiremos de forma muy concisa. El núcleo que daba origen al complejo, la explotación del yacimiento, la minería propiamente dicha, afectaba principalmente a los municipios entonces integrados en los Tres (Santurce, Sestao y San Salvador del Valle) y Cuatro Concejos (Musques, Zierbana, Santa Juliana de Abanto y San Pedro de Abanto) de Somorrostro y a la villa de Portugalete. Dichas poblaciones eran propietarias proindiviso de los terrenos en los que se encontraba el yacimiento, siendo libre el acceso a su explotación para los vecinos de las Encartaciones de Vizcaya⁷. El carácter comunal del yacimiento, la abundancia de mineral y la facili-

2. "Que havian de Fuero, Franqueza y Libertad, y establecían por Ley, que ningún Natural, ni estraño, assi del dicho Señorío de Vizcaya, como de todo el Reyno de España, ni de fuera de fuera de ellos, no puedan sacar a fuera de este dicho Señorío para Reynos estraños, Vena, ni otro Metal alguno para labrar Fierro, o Azero" (Fuero Nuevo de Vizcaya, 1976, p. 13).

3. R. Uriarte Ayo (1983).

4. A. Zabala Uriarte (2003), p. 179.

5. Un balance de las aportaciones realizadas al respecto puede verse en A. Zabala Uriarte (2008).

6. R. Uriarte Ayo (1988a y b, 1994a y b).

7. Con la plena incorporación de las Encartaciones a Vizcaya en 1799, los derechos de explotación se hicieron extensibles a todos los vizcaínos (R. Uriarte Ayo, 1988a, p. 18); sobre las disputas en torno a la propiedad de los yacimientos, ver R. Uriarte Ayo (1994b), pp. 11-15.

dad con la que podía ser extraído, permitió el desarrollo de una minería técnicamente poco exigente, en explotaciones subterráneas y no a cielo abierto como ocurrirá en la moderna minería industrial⁸. Asimismo, coexistiendo con el trabajo asalariado, el productor autónomo, formando pequeños grupos de tres o cuatro miembros, pudo mantenerse como forma de trabajo dominante hasta entrada el siglo XIX⁹.

Una vez extraído el mineral, era necesario transportarlo desde las minas, situadas en los dos núcleos principales de explotación, Triano y Matamoros, hasta los lugares de embarque, en la parte baja de los yacimientos. Se trataba de rudimentarios embarcaderos o puertos interiores, situados en Portugalete (Galindo, Causo y Ugarte) y Somorrostro (Musques). En el primer caso, se accedía, con la ayuda de las mareas, mediante gabarras, cargando el mineral depositado en sus orillas¹⁰. Gabarras que podían tener diferentes usos (“sirven en la ría para el transporte de venas, basuras para heredades y otras cosas”¹¹) y que, al parecer, solían ser arrendadas por períodos cortos, seis meses, coincidiendo con los momentos de máxima actividad en este tráfico¹². Desde estos puntos, el mineral era conducido hasta el fondeadero existente en la confluencia del río Galindo y el Nervión, en la zona conocida como el Desierto o San Nicolás, hasta donde podían llegar las embarcaciones de mayor porte que transportaban el mineral por mar hasta los puertos de destino. El otro punto de embarque se encontraba en Musques, hacia donde se dirigían los minerales extraídos en la parte más occidental de los montes de Triano, “y su salida es por el puerto de Pobeña a las costas de Santander, Asturias o Galicia, o bien a Guipúzcoa o puertos de Vizcaya”¹³. En este caso, no era necesario la intervención de gabarras, “a causa de poder acercarse hasta el mismo embarcadero los pataches y queches que lo exportan”¹⁴.

Los embarcaderos mencionados no contaban con muelles ni infraestructuras para la descarga y el almacenamiento. Los barcos y gabarras apenas disponían del espacio mínimo necesario para realizar sus operaciones¹⁵. El mineral era simplemente depositado en las orillas, de modo que las mareas frecuentemente lo cubrían, recogiendo fango e impurezas, aumentando su peso y dificultando su tratamiento posterior¹⁶. La situación seguía siendo muy similar a mediados del siglo XIX, tal como informaba Clemente Urioste, Alcalde de Billeteros, “muchos de los puertos del depósito existentes a la orilla de la canal, tienen un descenso que casi tocan con la superficie en bajamar y al subir esta se moja la vena aumentando su peso en el acto de cargar las gabarras, que disminuido al secarse pueda calcularse su merma en seis a ocho quintales por Barcada”, proponiendo como solución “levantar desde la superficie de la canal una estacadura de tres pies de elevación”¹⁷. Instalaciones portuarias que, sin embargo, apenas sufrirán cambios significativos hasta el despeque de la moderna minería en el último cuarto del siglo XIX¹⁸.

8. F. Elhuyar (1783), p. 103, en una de las primeras y más detalladas descripciones de los sistemas de explotación utilizados en Somorrostro a finales del siglo XVIII, leemos lo siguiente: “(el método de extracción) se reduce a emprender un callejón, que de la superficie va las mas de las veces en declive hacia el interior, por lo que en el invierno regularmente se llenan de agua, y a veces no pueden desaguar en verano. De este modo llegan a cierta profundidad, hasta encontrar mineral de buena calidad, en cuyo arranque no se sigue mas regla que la de extraer quanto se puede, por lo que solo se suele dexar un pilar que otro de distancia; pero con tan poco orden y proporción, que resultan unas cavidades demasiado grandes e irregulares para la firmeza del mineral; de suerte que faltándoles estrivos, se derrumban las bóvedas, y ciegan las labores, sepultando a veces en ellas a una porción de obreros”. Se trataba, en definitiva, del sistema de “pilares y cámaras”, muy frecuente en la minería europea preindustrial y que fue descrito posteriormente por numerosos técnicos y viajeros que reconocieron los yacimientos de Somorrostro (Amar de la Torre, Aldama, Manes, Goenaga, entre otros). Sobre las técnicas extractivas en la minería preindustrial, R. Uriarte Ayo (1988a), pp. 38-47 y (1994a).

9. R. Uriarte Ayo (1988a), pp. 50-54.

10. “Los puertos de Ugarte y Causo son dos brazos de mar que se reúnen casi en su nacimiento, y a poco tiempo lo hacen también con la ría de Galindo, desembocando en el Nervión por el Desierto” (L. de Aldama, 1851, p. 361).

11. ACJG, Embarcaciones, Reg. 1, 1771.

12. AHPV, Leg. 2594.

13. L. de Aldama (1851), p. 361.

14. ACJG, Minas Re. 2.

15. “Otro inconveniente resalta igualmente de que las Embarcaciones y gavarras que van a cargarse de vena se acomodan en el Puerto sin método ni orden; de modo que las que llegan después de ellas, ni aún tienen surgidero de mediana disposición y a veces tampoco paraje suficiente por donde pasar al Puerto, deviniéndose por lo mismo providenciar que todas las Embarcaciones que van a los Puertos a cargarse de vena se coloquen en disposición de no embarazar a las que después de ellas pasen con el mismo destino, si no que todas se pongan en buen orden dejando libre tránsito para la subida y vajada” (ACJG, Venas, Reg. 1, 1792).

16. “También son graves los perjuicios que a los afletadores y afletados y aun a las mismas fabricas se originan del poco cuidado que comúnmente se observa en que las venas se coloquen en paraje seco de los Puertos antes de embarcarse para la conducción a sus destinos, respecto a que por falta de este cuidado sufren los Ferrones muchas mermas, desmerecen las mismas venas, sus fletes son más costosos y las incomodidades de los conductores mucho maiores; cuios inconvenientes se evitarían con que se colocasen en paraje donde no lleguen a tocar las mareas” (ACJG, Venas, Reg. 1, 1792).

17. ACJG, Venas, Reg. 6 (1844).

18. Sobre la transformación del puerto y ría de Bilbao, N. de la Puerta Rueda (1994), pp. 55-100.

Una vez realizado el depósito en los distintos embarcaderos, una parte del mineral se dirigía ría arriba (“la sacan de los dos primeros puertos y conducen a los barcos y Bilbao”¹⁹), hasta el barrio bilbaíno de Atxuri, lugar desde donde se abastecían una parte de las ferrerías del interior de Vizcaya (Duranguesado, Arratia, Orozco) y de Álava, trayecto que probablemente se realizaba mediante sirga²⁰. El resto salía por vía marítima hacia otros puertos vizcaínos, de Guipúzcoa, Cantabria, Asturias y Galicia, remontando las numerosas rías y pequeños puertos que existen a lo largo de la costa, hasta llegar a las llamadas renterías, lonjas o depósitos donde el mineral era nuevamente desembarcado. Finalmente, mediante recuas o carros de bueyes, el mineral era transportado hasta las ferrerías situadas en el interior, en los distintos cursos fluviales²¹.

Todo este complejo proceso generaba, como es lógico, un volumen importante de empleo, intereses diversos, conflictos y enfrentamientos, así como instituciones y detallados sistemas de regulación. Desde el punto de vista del empleo, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, la minería, como actividad exclusivamente extractiva, podía emplear en torno a 400-500 trabajadores, una cifra similar intervenía en el acarreo del mineral desde los montes hasta los lugares de embarque, utilizando para ello mulas y carros de bueyes (una cifra cercana al millar de animales). Las gabarras que se empleaban en los movimientos dentro de la ría de Bilbao, unas veinte hacia 1850²², daban ocupación a 48 personas, de acuerdo con los datos que aporta L. de Aldama²³. La misma fuente cifra en 1.000 marineros los empleados en las embarcaciones (pataches y quechemarines) dedicados al cabotaje. El trabajo femenino, escasamente representado de acuerdo con las citadas cifras, estaría probablemente vinculado a la sirga y a la carga del mineral en las gabarras y embarcaciones venaqueras. Todo lo cual nos acercaría a los 2.000 trabajadores vinculados directamente a la extracción y transporte del mineral hacia 1850 (Cuadro 1). Todo ello se integraba en un proceso mucho más amplio que tenía a la ferrería como unidad de producción básica del complejo, con un peso decisivo en el funcionamiento del conjunto de la economía del Antiguo Régimen.

Cuadro 1. Mano de obra empleada en la minería vizcaína c. 1850

Mineros	400/500
Marineros	1.000
Carreteros	250
Mulateros	75
Gabarreros	48
Trapeadores	25
Mujeres	20
TOTAL	1.818/1.918

Fuente: L. Aldama (1851), p. 369.

2. PUERTOS, EMBARCACIONES Y HOMBRES

Centrándonos en la participación y origen de las embarcaciones activas en el cabotaje del mineral vizcaíno, podemos establecer con relativa precisión su distribución para los años finales del siglo XVIII (1791-1794) y principios del XIX (1829, 1833 y 1842). Los datos recogidos en el Cuadro 2 nos informan de la vecindad de los patrones de las embarcaciones que en las fechas respectivas participaron en el tráfico y su peso relativo en el total. Se observa con claridad el acusado protagonismo de dos localidades vizcaínas, Plentzia y Mundaka (“cuias Embarcaciones se distinguen en este ejercicio”²⁴), con una participación que se acerca al 70% durante los años 1791-1794. El resto del mineral era

19. ACJG, Minas, Reg.2.

20. Aunque la fecha es más tardía, de acuerdo con datos referentes a la situación de la ría en 1864, se contabilizaban 191 embarcaciones de sirga, 12 en Abando, 64 en Bilbao, 114 en Deusto y 1 en Portugalete (ACJG, Estadísticas, Reg. 2).

21. Una descripción del proceso seguido en Guipúzcoa, I.M^e. Carrión (1991), pp. 86-98; para Cantabria, C. Ceballos Cuerno (2001), pp. 69-76.

22. ACJG, Venas, Reg. 2.

23. L. Aldama (1851), p. 369. Para la misma fecha, un informe dirigido a la Diputación de Vizcaya calcula que existían 60 gabarreros “que sacan (la vena) de los dnos. primeros puertos y conducen a los barcos y Bilbao” (ACJG, Venas Reg. 2).

24. ACJG, Venas, Reg. 1.

transportado en embarcaciones (patrones) procedentes de las restantes localidades vizcaínas, sin que ninguna alcance porcentajes significativos²⁵. En todo caso, en las fechas indicadas, no se registran salidas en embarcaciones de otros territorios vecinos, como empezará a ocurrir más tarde, de acuerdo con los datos que tenemos para 1829, 1833 y 1842. En principio, la presencia exclusiva de localidades vizcaínas debía responder a la reglamentación que reiteradamente insistía en la “preferencia” que las embarcaciones del Señorío debían tener frente a las foráneas en el tráfico de vena, tanto la que se destinaba a puertos vizcaínos, como la que salía para fuera de Vizcaya²⁶. La situación cambió radicalmente en las primeras décadas del siglo XIX. Con un tráfico, como veremos, globalmente disminuido, destacamos la penetración de puertos del resto de la cornisa cantábrica, desde Guipúzcoa hasta Galicia con el consiguiente retroceso del conjunto de los puertos vizcaínos, la sorprendente caída de Plentzia a posiciones casi irrelevantes, el mantenimiento de Mundaka en niveles cercanos a los que tuvo en el siglo XVIII, y la mayor dispersión general, debida tanto a la entrada de localidades vizcaínas ausentes hasta entonces, como a la ya mencionada irrupción de puertos de fuera de Vizcaya, sobre todo guipuzcoanos.

Cuadro 2. Participación de los diferentes puertos en el tráfico de mineral (%)

	1791-1794	1829	1833	1842
Vizcaya	100	92,61	96,04	79,82
- Plentzia	45,93	0,75	2,15	0,89
- Mundaka	21,62	25,07	37,47	20,51
- Resto	32,45	66,79	56,42	58,42
Guipúzcoa	-	5,5	2,79	10,41
Cantabria	-	1,75	0,28	1,68
Asturias	-	-	0,68	5,61
Galicia	-	-	0,21	1,91
Cataluña	-	0,14	-	0,67

Fuente: R. Uriarte Ayo (1988a), pp. 61-62.

No resulta sencillo explicar la hegemonía inicial que Plentzia y Mundaka mantuvieron en el tráfico de mineral. En realidad, tampoco sabemos con certeza en qué momento, durante cuánto tiempo y bajo qué circunstancias se impuso dicha hegemonía. En el caso de Plentzia, existen referencias a su participación en el tráfico de vena desde fechas muy tempranas²⁷. Sin embargo, de acuerdo con J.I. Erkoreka, la transformación de Plentzia hacia el comercio tuvo lugar en el tránsito al siglo XVIII, modificando “la estructura de su flota, que pasó de pesquera a transportista”²⁸. Para Mundaka las referencias anteriores al siglo XVIII son muy escasas, por lo que no podemos aventurar su presencia en el sector más allá de lo reflejado en las fuentes manejadas. Por lo demás, en ambos casos se trataba de localidades situadas en la boca de entrada de rías navegables (Butrón y Gernika, respectivamente), que daban acceso a lugares protegidos, donde las embarcaciones podían fondear con seguridad, y facilitaban el movimiento de mercancías hacia y desde el interior, en un espacio relativamente amplio. Lo cual, sin embargo, también podía ser el caso de otras localidades vizcaínas, como puede ser Portugalete, que además de situarse en la desembocadura de la ría del Nervión, era el lugar de embarque de la mayor parte del mineral que salía de Somorrostro²⁹. En este caso, tal como advirtiera Ciriquiain-Gaiztarro, tras siglos de disputas por el control del comercio de la ría, a partir del siglo

25. El detalle de la distribución puede verse en R. Uriarte Ayo (1988a), pp. 61-62.

26. De acuerdo con lo establecido en las condiciones por las que se debía regular el arrendamiento del derecho sobre la vena extraída para fuera de Vizcaya, “Los Domiciliarios de este Señorío y sus Encartaciones, Dueños y capitanes o maestros de cualesquiera embarcaciones han de ser privilegiados a los forasteros para la conducción de la vena sea para dentro o fuera de este Señorío por el mismo flete que el forastero hubiera ajustado para extraer su su Bagel” (Cit. en R. Uriarte Ayo, 1988a, p. 33).

27. J. Enríquez Fernández (1988).

28. J.I. Erkoreka Gervasio (1991), p. 54.

29. R. Uriarte Ayo (1988a), pp. 56-57.

XVIII Bilbao acabó por imponer su dominio³⁰. La actividad propiamente comercial y transportista de Portugalete quedó definitivamente eclipsada por el desarrollo del comercio bilbaíno, al cual quedó subordinado, y “la población mareante de la villa jarrillera pasó a especializarse en el atolaje y lemanaje de los navíos que querían cruzar la barra para entrar o salir de la ría”³¹. Lekeitio y Ondarroa, aunque situadas más al este que Plentzia y Mundaka, también eran localidades que desarrollaron su actividad portuaria con las posibilidades añadidas que ofrecía el río Artibai en el caso de Ondarroa y del Lea por lo que se refiere a Lekeitio³². En todo caso, la documentación del siglo XVIII, particularmente abundante para la segunda mitad, no deja lugar a dudas sobre el predominio alcanzado por las embarcaciones de Plentzia y Mundaka, siendo las Cofradías de Mareantes de ambas localidades las que en todo momento representaron los intereses de la venaquería marítima en el citado período. Su hegemonía llegó a ser tal, que hacia 1791 pretendieron imponer al conjunto del sector las tarifas que debían de cobrarse por fletes a los distintos puertos cantábricos, según vemos en el Cuadro 3. Lo cual fue fuertemente contestado y finalmente suspendido por la Diputación, que resolvió “se declare nulo y de ningún efecto dejando a cada uno en libertad de ajustarse y conducir respectivamente al precio que pueda y quiera”³³.

Cuadro 3. Fletes establecidos por las Cofradías de Plentzia y Mundaka para el transporte de mineral (1791)

Puerto de destino	Mrs/quintal
Guriezo	44
Santoña	49
S. Martín (Suances)	93
S. Vcte. De la Barquera y Tina	85
Ribadesella	110
Gijón	120
Pravia y Luarca	136
Navia, Viabelez y Ribadeo	152
Deva	68
Zumaya	76
Orio y San Sebastián	84
Pasajes	76
Fuenterrabía	93
S. Juan de Luz	110

Fuente: ACJG, Venas, Reg. 1.

En el Cuadro 4 tenemos una aproximación al peso relativo de los distintos puertos vizcaínos a la altura de 1830 y el perfil básico, comercial o pesquero, de cada uno de ellos³⁴. Aunque el comercio y la pesca no tiene por qué ser actividades necesariamente excluyentes, pudiendo compartir incluso embarcaciones y tripulantes, la pesca aparece como actividad marcadamente predominante en loca-

30. M. Ciriquiain-Gaiztarro (1942), pp. 65-66. Bilbao, además de las ventajas geográficas debidas a una ubicación más próxima al origen de las mercancías básicas del comercio exterior vizcaíno (lana y hierro) y a la mayor seguridad frente a posibles ataques procedentes del mar, consiguió a partir de la ejecutoria real de 1558 retener en exclusiva el tráfico de la lana castellana, lo cual le daba indudables ventajas sobre el resto de puertos vizcaínos (E. Fernández de Pinedo, 2006, pp. 18-20). Sobre las relaciones Bilbao-Portugalete en el arranque de la Edad Moderna, ver E. Inclán Gil (2006).

31. J.I. Erkoreka Gervasio, 1993, p. 17.

32. El caso de Ondarroa es estudiado en J.A. Pérez Pérez (2003), pp. 127-132; para Lekeitio, A.Mª Rivera Medina (2008), pp. 248-251.

33. ACJG, Venas, Reg. 1 (1791).

34. Los datos, aunque por lo general son coincidentes con informaciones similares y de fechas cercanas a 1830, deben de ser tomados con cierta precaución. El caso más llamativo sería Bilbao, donde los 13 hombres de mar no se corresponden en absoluto con las 26 embarcaciones comerciales registradas en ese momento. Es probable que en este caso no se contabilicen los tripulantes con vecindad fuera de la villa, algo muy frecuente en Bilbao. Según datos más precisos para 1802, Bilbao contaba con 19 fragatas, 33 bergantines, 2 goletas, 1 balandra y 2 quechamarines; sus tripulaciones se componían de 45 capitanes, 44 pilotos, 30 pilotines, 34 contra maestros, 30 calafates, 30 carpinteros, 352 marineros y 80 grumetes; el tonelaje estimado era de 10.505 toneladas. Otro estado fechado en 1803 nos da un total de 64 embarcaciones, 785 individuos y 11.895 toneladas (ACJG., Embarcaciones, Reg. 1, 1802).

lidades como Bermeo, Lekeitio, Getxo u Ondarroa, mientras que Plentzia, Mundaka y, por supuesto, Bilbao, tienen una orientación predominantemente comercial.

Los cambios que hemos observado con los primeros datos del siglo XIX probablemente arranquen de fines del XVIII. La constante sucesión de guerras que se produjeron con el cambio de siglo tuvo una indudable repercusión en el desarrollo del comercio marítimo, tanto en el País Vasco, como en las regiones limítrofes. La liberalización del comercio colonial americano, con Santander y La Coruña como referencias en el Cantábrico, acabaría también modificando las pautas del comercio de cabotaje³⁵. No obstante, al menos por lo que al hierro se refiere, las rutas heredadas de la etapa monopolista no se vieron sustancialmente alteradas hasta los años finales del siglo XVIII³⁶. Finalmente, la pérdida de las colonias americanas modificó radicalmente la estructura del comercio exterior español, lo cual supuso un cambio igualmente importante en el comercio de cabotaje peninsular, hasta entonces más dependiente de los puertos vinculados al comercio colonial³⁷. Es probable que en esta reestructuración general de tráfico y mercancías, una parte de las embarcaciones que habían estado vinculadas a las rutas tradicionales, se vieran forzadas a intervenir en otros tráfico. En el caso de Plentzia parece producirse una nueva orientación hacia un comercio sin apenas vinculación con la venaquería tradicional. De acuerdo con un informe fechado en 1797, Plentzia ya tenía una importante presencia fuera del cabotaje cantábrico, incluyendo puertos internacionales: "De los 59 Buques onze de ellos se hallan prisioneros en Inglaterra, seis en el Puerto sin salir y el resto en Bilbao, Santander, Ferrol, Coruña, Cadiz, Barcelona, Cartagena, Sevilla, Malaga, Vigo, Gijon, S. Sebastian, Pasaes y Bayona de Francia, y muchos de ellos cargados y empleados de cuenta de la Real Hacienda³⁸. Con posterioridad, según se nos dice en un informe fechado en 1835, "No es la pesca el principal objeto de los Navegantes de este gremio, sino la Navegación de altura y mucha parte de América"³⁹. A todo ello habría que añadir los efectos de una mayor libertad de comercio y un debilitamiento de las instituciones locales vizcaínas que habían garantizado la exclusividad del tráfico de venas a los "naturales del señorío". Mundaka, sin embargo, no parece que introdujera cambios significativos en la orientación de su tráfico, manteniéndose fiel a lo que había sido su actividad predominante en el siglo XVIII.

Pataches y quechemarines eran las embarcaciones comúnmente destinadas al tráfico de mineral. G. González de Azaola estimaba en 1827 que "Los barcos que andan en este tráfico costanero de venas no bajan de 50 desde el porte de 300 hasta 700 qq"⁴⁰. En ambos casos se trataba de navíos de dos palos, ligeros, de escaso calado, especialmente aptos para el tráfico de cabotaje y que podían remontar con relativa facilidad los tramos navegables de las rías cantábricas⁴¹. Su tonelaje medio a finales del siglo XVIII oscilaba en torno a las 30 toneladas para los pataches y 17 para los quechemarines⁴². Por lo general cargaban al máximo de su capacidad, de manera que una misma embarcación era siempre registrada con la misma cantidad de vena⁴³.

35. A. Zabala Uriarte (1986). Para una visión amplia y rigurosa del marco institucional en el que se desarrolló el comercio colonial americano, J.M. Delgado Ribas (2007).

36. R. Uriarte Ayo (2003), pp. 323-324.

37. Sobre la pérdida de las colonias americanas y su impacto en la economía española, J. Fontana Lázaro (1970) y L. Prados de la Escosura (1982).

38. ACJG., Embarcaciones, Reg. 1, (1797).

39. Sin referencia alguna a la mencionada "navegación de altura", el mismo informe resume del siguiente modo la naturaleza del comercio desarrollado desde el puerto de Plentzia mediada la década de 1830: "En cuanto a las expediciones mercantiles que se han intentado y las ventajas que han producido expone: Que únicamente se extraen desde este puerto sobre mil doscientos quintales de fierro en cada año poco más o menos los que se fabrican en las ferrerías llamadas Butron que se halla sobre esta ría y otra llamada Añaca en jurisdicción de Maruri para los puertos de Asturias y Galicia y la introducción de diez y seis a diez y ocho pipas de aguardiente al año para el consumo de esta villa y sus aldeanos y así mismo unas tres o cuatro mil tablas de Francia para algunas obras, veinte barriles de alquitran y otros tantos quintales de vrea para la carena de los bancos.", materiales destinados a "un respetable astillero en el que se han construido Buques mercantes que han llamado la atención en otros puertos de mar" (ACJG., Marina, Reg. 72).

40. ACJG, Minas, Reg. 2.

41. Sobre las embarcaciones características del cabotaje cantábrico, A. Zabala Uriarte (1978 y 1985).

42. R. Uriarte Ayo (1988a), p. 58.

43. Para establecer con precisión la carga que podía transportar una embarcación venaquera, era flotada sin lastre ("salvo los cables, calabrones y demás aparejos") y a continuación se introducía "le vena que se fuere pesando, repartiéndola de popa a proa de calidad que entre la embarcación en el agua hasta donde tuviere lo mas ancho de la manga tenga debajo o encima de la cubierta entendiéndose que ha de ser parte exterior de varenga maestra, bien sea que esté mas adelante a mas atrás de la quilla de él, de manera que el Branque y Codaste queden en el agua en el mismo nivel en que se hubiera quedado la manga sin permitir se cargue menos de los que fixamente corresponda y se pueda saber a punto fixo lo que cada embarcación conduce y lo que debe pagar y así se eviten fraudes y perjuicios" (ACJG, Escrituras Matrices, Reg. 2, 1775).

Cuadro 4. Embarcaciones y su distribución en los puertos de Vizcaya (c. 1830)

Localidad	Fragatas	Bergantines	Goletas	Balandras	Quechemarines	Lanchas de tráfico	Lanchas de pesca
Abando				1	2		
Arteaga					2		
Barrika					6		
Bermeo		2	1		9	3	68
Bilbao	6	7	1		12		
Deusto					1		
Gorliz					4		
Getxo							10
Ibarranguelua					4		11
Lemoniz					4		
Lekeitio					3	8	50
Mundaka					22		13
Natxitua, Ea y Bedarona					4	1	7
Ondarroa							14
Pedernales					2		
Plentzia		2	1		15		4
Portugalete							9
Santurce							3
S.S. del Valle							
Somorrostro							
Sopelana					1		
Total	6	11	3	1	91	12	189

Fuente: ACIG, Diputación General de Vizcaya. Correspondencia, 1810-1832.

De acuerdo con nuestras estimaciones, la carga media que transportaban pasó de 433 quintales machos en 1791-1793, a 447 en 1840-1842⁴⁴. Según avanzamos hacia el siglo XIX parece producirse un incremento en su tamaño y capacidad de carga, vinculado quizás a la entrada de embarcaciones procedentes de otras provincias y, también, a una mayor presencia en las costas gallegas y en Cataluña. Hacia 1850, L. de Aldama observaba que “Los buques que se ocupan en este tráfico son de pequeño porte, quechemarines y lanchones en su mayor número” y que, de acuerdo con los datos que recogió para 1847, “ofreció por resultado medir cada uno 30 toneladas y cargar 860 quintales”, señalando también el menor tamaño de las embarcaciones que transportaban el mineral hacia puertos vizcaínos y guipuzcoanos, “La exportación a Guipúzcoa y Vizcaya ofrece ocupación a buques de menor cabida todavía y entretiene más de 160 desde abril hasta octubre o noviembre”⁴⁵. Por nuestra parte, con los datos existentes para 1840 (Cuadro 5), en los que se anota individualmente el total de viajes realizados desde los embarcaderos de Portugalete, la carga que transportaban y su destino (tanto para Vizcaya, como para fuera de Vizcaya), podemos comprobar que, efectivamente, existía una correlación entre el tamaño medio de las embarcaciones y la mayor o menor lejanía de su destino. Las de menor dimensión y carga son las que realizan el tráfico en la costa vizcaína, existe una gran similitud en los desplazamientos hacia Guipúzcoa y Cantabria, y aumenta la carga media conforme nos alejamos hacia las costas asturianas y gallegas. Los barcos de mayor porte son los utilizados para el transporte a Cataluña (Rosas, Figueras o Blanes).

44. R. Uriarte Ayo (1988a), p. 60. El quintal macho equivalía a 155 libras castellanas, es decir 71,3 kg.

45. L. de Aldama (1851), p. 369.

Cuadro 5. Viajes y mineral transportado por embarcación desde Portugalete en 1840

	Nº VIAJES	VENA	MEDIA
VIZCAYA	146	48.140	330
GUIPUZCOA	202	96.275	477
CANTABRIA	97	45.790	472
ASTURIAS	51	25.720	504
GALICIA	22	12.490	568
CATALUÑA	3	4.200	1.400
TOTAL	521	232.615	446

Fuente: ACJG., Minería, Reg. 2.

En la segunda mitad del siglo XVIII y primeras décadas del XIX, la dotación de las embarcaciones *venaqueras*, tanto pataches como quechemarines, estaba compuesta por cinco tripulantes (un capitán, tres marineros y un muchacho)⁴⁶. Mediado el siglo XIX, con buques de mayores dimensiones, L. de Aldama estima tripulaciones de 5 y 6 hombres⁴⁷. La propiedad estaba generalmente compartida entre el capitán y varios porcioneros, comerciantes locales o residentes en otras ciudades portuarias⁴⁸. El Cuadro 6, meramente orientativo, nos proporciona al igual que el anterior Cuadro 4, una aproximación a la situación e importancia relativa de los distintos puertos vizcaínos a la altura de 1830⁴⁹.

Cuadro 6. Tripulantes y su distribución en los puertos de Vizcaya (c.1830)

Localidad	Pilotos	Marinería			Total
		Mayores de 40 años	De 18 a 40 años	Menores de 18 años	
Abando	8	4	3	2	11
Arteaga		3	3		6
Barrika	7	23	24	10	64
Bermeo	9	285	103	106	503
Bilbao	6		7		13
Deusto	11	7	20	2	40
Gortliz	9	22	20	10	61
Getxo	9	26	21	11	67
Ibarranguelua	2	5	15	7	29
Lemoniz		16	31	12	57
Lekeitio	1	257	44	133	435
Mundaka	2	26	33	17	78
Natxitua, Ea y Bedarona		20	13	7	40
Ondarroa	1	83	12	16	112
Pedernales		3	4		7
Plentzia	12	89	46	5	152
Portugalete	11	15	20	2	48
Santurce	15	14	16	4	49
S.S. del Valle	3	1	3		7
Somorrostro	14	7	8		29
Sopelana	3	3	7	3	16
Total	117	901	453	347	1824

Fuente: ACJG, Diputación General de Vizcaya. Correspondencia, 1810-1832.

46. R. Uriarte Ayo (1988a), p. 58.

47. L. de Aldama (1851), p. 369.

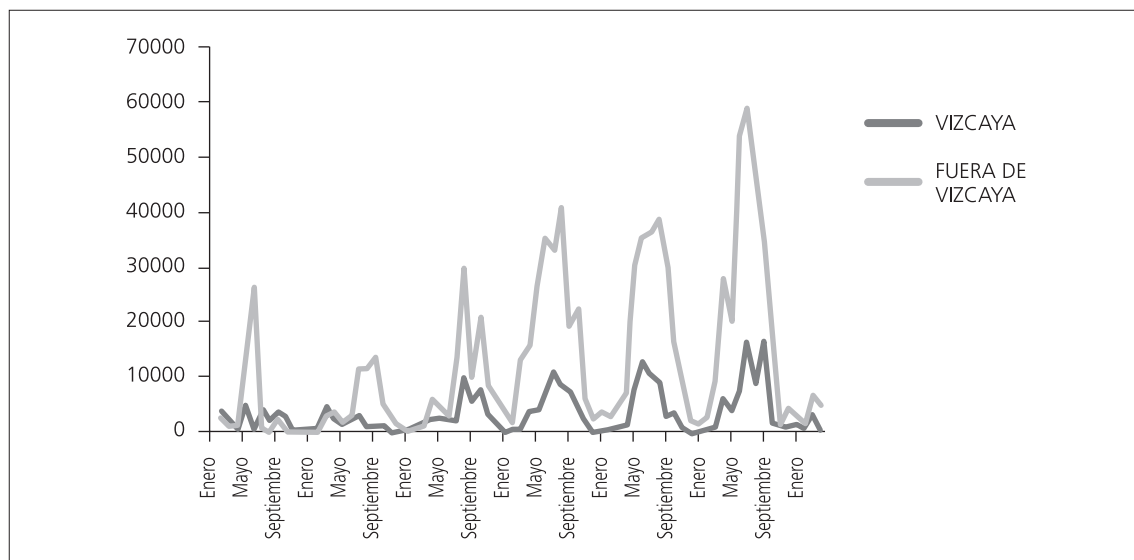
48. En Mundaka, las embarcaciones del comercio pertenecían "a sus respectivos Patrones y otros interesados parciales residentes en la Antieglesia de Mundaca y que actualmente (1791) se hallan ausentes en Navegación, unas empleadas en el Real Servicio y otras en el transporte de vena hierro". De igual modo, en Plentzia, "todos los barcos y Navios... corresponden a los mismos Capnes., Maestros o Patrones que los comandan y a otros interesados en ellos de la misma Cofradía y también de fueras de ella" (ACJG, Embarcaciones, Reg. 1, 1791).

49. Sobre la dificultad e incertidumbre de los datos sobre tripulaciones y hombres de mar, A. Zabala Uriarte (1983), Vol. I, pp. 297-314.

Aunque es posible que en algún caso existiera un elevado grado de especialización, sobre todo en los puertos de Plentzia y Mundaka, las embarcaciones que intervenían en el tráfico de mineral, lo hacían de manera general en el comercio de cabotaje, especialmente en lo que a los retornos se refiere. Junto con el mineral, los *venaqueros* podían transportar otro tipo de productos, en particular hierro elaborado, madera, trigo o pescado⁵⁰. Una muestra de la frecuencia de viajes realizados en 1791, nos da una media algo superior a cuatro desplazamientos por embarcación y año, contabilizando un total de 124 embarcaciones y 537 viajes. Para 1847, L. de Aldama contabilizó un tráfico en el que intervinieron “52 buques, de los que solo 2 hicieron el maxium de 5 viajes, y 30 el minimun o uno solo”⁵¹. Las cifras, por lo tanto, sugieren que la *venaquería* no podía ser una actividad exclusiva, salvo en circunstancias muy específicas⁵².

Por otro lado, siendo la extracción de mineral la actividad más intensa y regular del cabotaje vizcaíno, por razones tanto técnicas como institucionales, tenía un marcado carácter estacional (Gráfico 1), concentrándose casi exclusivamente en los meses de primavera y verano⁵³. Lo cual dejaba un espacio demasiado amplio de inactividad en el tráfico, tal y como se recoge en los numerosos testimonios remitidos desde los puertos vizcaínos en relación a la ocupación de sus embarcaciones y hombres de mar. Durante el otoño y el invierno, es probable que aquellas embarcaciones de menor tonelaje o específicamente construidas para la navegación costera y para remontar los tramos navegables de las rías cantábricas, permanecieran largas temporadas inactivas en puerto. Sin embargo, en la mayoría de los casos “desarrollaban varios tipos de actividad a la vez, como la pesca y el transporte de vena y madera”⁵⁴. Efectivamente, este carácter necesariamente polivalente de las embarcaciones de cabotaje, les permitía no solo intervenir en las diferentes rutas y tráficos comerciales, sino también en la pesca, lo cual hacía posible una reducción significativa de los periodos de inactividad durante el invierno⁵⁵.

Gráfico 1. Extracciones mensuales de mineral desde Portugalete (Galindo, Causo y Ugarte), para dentro y fuera de Vizcaya, 1837-1843 (quintales machos)



50. Se trataba de embarcaciones “muy versátiles y los mismo cargaban vena que madera, pescado, hierrro o cualquier otra mercancía” (A. Zabala Uriarte, 1985, p. 120).

51. L. Aldama (1851), p. 369.

52. Tan solo hubo seis embarcaciones que llegaron a realizar diez o más viajes durante el citado año, con un máximo de diecisiete en un solo caso (R. Uriarte Ayo, 1988a, pp. 58-60).

53. Las ferrerías, en la mayoría de los casos paradas durante el estiaje estival, utilizaban precisamente esos meses de inactividad forzosa para realizar todo tipo de reparaciones y proveerse de carbón y mineral para la campaña próxima. En las minas, así como en el transporte marítimo y terrestre, la estacionalidad venía impuesta por la climatología y por la normativa que regulaba el sector (R. Uriarte Ayo, 1988a, pp. 62-65).

54. A. Zabala Uriarte (1985), p. 119.

55. Sobre la organización y el calendario de la pesquería tradicional en el País Vasco, E. López Losa (2002).

3. ARMADORES Y COMERCIANTES

No resulta sencillo establecer los mecanismos y las complejas relaciones existentes entre quienes, de un modo u otro, intervenían en la extracción y comercialización del mineral. Trabajadores y empresarios de la minería, tratantes y revendedores locales de vena, transportistas, armadores, comerciantes, ferrones arrendatarios y propietarios, prestamistas, etc., con sus particulares intereses, capacidades y recursos, se movían todos ellos en torno a una actividad que podría ser observada desde muy distintas perspectivas. Desde el ámbito específico de la comercialización y el transporte por mar, la negociación inicial tenía lugar en los embarcaderos de Portugalete y Somorrostro, a los que se hacía llegar el mineral conducido mediante carros de bueyes y mulas⁵⁶. Tal como lo describe L. de Aldama, “la compra de vena es muy rara en los montes, pues casi siempre se efectúa en los puertos”, de manera que “Estos puertos son el verdadero mercado de las venas, y desde donde se espenden por mar o tierra según los pedidos que se reciben”⁵⁷. Los compromisos de entrega, no obstante, se habían adquirido con anticipación, de manera que los embarcaderos eran utilizados para el control efectivo de las cantidades comprometidas y, sobre todo, su calidad, evitando la mezcla con “tierra, miñón, calon y cualquier otra cosa semejante”⁵⁸. Para garantizar “el orden y gobierno en las salidas de las barcadas de vena”, existía en cada uno de los “puertos” un rentero, “que con la obligación de hallarse en él durante las mareas toma razón de la vena que cargan los gabarreros y del dueño a que pertenece”⁵⁹.

Los ferrones, por su parte, especialmente aquellos más alejados de los yacimientos, adquirían el mineral en las renterías o puertos más cercanos a sus instalaciones. En realidad, en la mayoría de los casos, los tratantes de vena, comerciantes especializados o no, disponían de una clientela más o menos fija de ferrones a los que abastecían regularmente de mineral y, con frecuencia, también proporcionaban crédito para la compra de carbón, el pago de salarios, etc. Su devolución se demoraba hasta que, con el inicio de la campaña, tras los meses de inactividad impuestos por el estiaje estival, el ferrón podía disponer del hierro de las primeras labranzas con el que saldar las deudas contraídas. Los comerciantes, tratantes de vena y exportadores de hierro, hacían uso de los conocidos mecanismos del *verlagssystem* para estructurar un negocio en el que el transporte marítimo del mineral era tan solo una parte del mismo⁶⁰.

G. González de Azaola, en el informe sobre las minas de Somorrostro elaborado en 1827, lo describe con claridad: “Como los infelices mineros, propiamente tales, no pueden tener ni reunir jamás fondos suficientes para hacer por si mismos el comercio de venas, ha habido siempre una porción de tratantes de venas que han sido los que verdaderamente han disfrutado las minas, bien extraiéndolas de su cuenta, bien vendiéndolas en el puerto o bien dando algunos auxilios a los mineros y carreteros, han sido los aviadores o fomentadores de estos trabajos, llevándose por de contado la maior parte de las utilidades, mientras que los desdichados mineros solo han sacado el tenue jornal de los 5 rs., y a la corta o a la larga se van sepultando unos tras otros en las malas excavaciones que hacen, o vienen a fallecer de pulmonías y otras enfermedades que allí les ataca con suma frecuencia”⁶¹. El mismo González de Azaola no tuvo ninguna dificultad para identificar aquellos comerciantes, tratantes de vena, que destacaban sobre el resto (“que más abarcan”), que serían los siguientes: en Bilbao, N. Ibarra, Máximo Unzaga (“que tiene aun una venera mui buena en el sitio Orconera”), José Ogara y Manuel Asarda; en Portugalete, Francisco de la Toba, José Aqueche, Bonifacio Vildosola, José Francisco Urioste, José Mier y José Echevarri; en Somorrostro, José Antonio Llano y Nicolás de la Sota; en Santurce, N. Celada y Manuel Galindez; en Sestao, Ramón Lezama. Se trataba de 16 tratantes, “pues omito otros varios tratantes sueltos de menos consideración”, de entre los cuales había cuatro especialmente destacados por la cuantía de sus negocios: Ibarra, Mier, Echevarri (Chavarri) y Llano⁶².

Estos últimos protagonizaron un intenso proceso de concentración del sector, constituyendo la sociedad *Ibarra, Mier y Cia* en 1827, cuyo objeto no era otro que resolver los conflictos surgidos de

56. De acuerdo con González de Azaola (1827), en ello se empleaban de 100 a 150 vecinos, haciendo uso de 600 mulas y de 80 a 100 carros de bueyes; Aldama (1851), por su parte, estimaba unos 370 arrieros y 870 animales de carga (R. Uriarte Ayo, 1988a, pp. 54-56).

57. L. de Aldama (1851), pp. 361-363.

58. Una de las obligaciones atribuidas al Alcalde de Billeteros (ACJG, Venas, Reg. 2).

59. L. de Aldama (1851), p. 363.

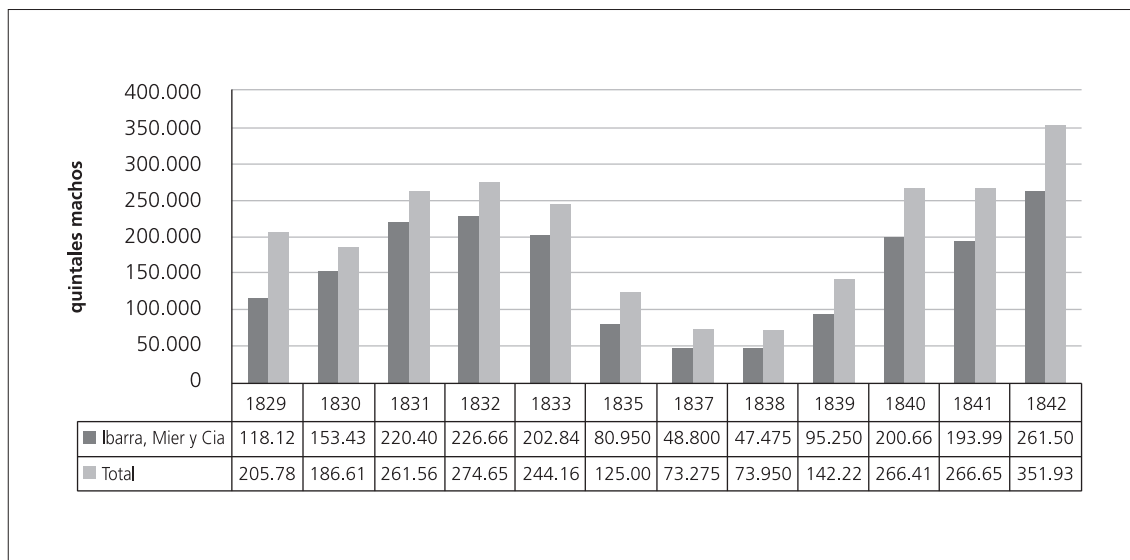
60. R. Uriarte Ayo (1988a), pp. 70-75.

61. ACJG, Minas, Reg. 2.

62. *Ibidem*.

la competencia mediante la fusión de intereses y la integración de medios materiales y humanos⁶³. En el período 1829-1842, llegaron a controlar el 75% del mineral extraído por mar desde los embarcaderos de Portugalete (Gráfico 2), lo cual podía representar el abastecimiento regular de 70 ferrerías⁶⁴. Esta posición hegemónica alcanzada en el sector minero les permitiría constituirse en uno de los grupos empresariales más activos en la primera industrialización vizcaína⁶⁵.

Gráfico 2. Mineral extraído por Portugalete, 1829-1842



Fuente: ACJG., Venas, Reg. 2, 6, 7 y 8.

4. DESTINOS Y COYUNTURA COMERCIAL

Para finales del siglo XVIII y principios del XIX tenemos información bastante precisa sobre el destino y la cuantía del mineral transportado por mar. Tal como se ha indicado, hasta la entrada en vigor del arancel de 1849, estuvo en vigor la ley foral que impedía la exportación de mineral a "Reynos extraños". Esta prohibición, junto con la que regulaba la prioridad que tenían las ferrerías vizcaínas en el abastecimiento de mineral⁶⁶, trataba de defender los intereses de los ferrones locales y evitar que potenciales enemigos de la Corona pudieran disponer de una materia prima fundamental para la industria naval y la fabricación de armamento. Lógicamente, una cosa era la ley y otra su cumplimiento. De hecho, hay constantes referencias al contrabando de mineral que se realizaba principalmente hacia Francia, a través de Fuenterrabía y los puertos de la costa labortana⁶⁷. Fue precisamente esta circunstancia la que obligó a crear la figura del Alcalde de Billeteros en 1572, siendo origen de no pocas tensiones entre las autoridades del Señorío y los Concejos de Somorrostro y Portugalete,

63. Tal como se recoge en la escritura de constitución de la sociedad, fechada en 22 de noviembre de 1827, "dijeron, que todos los quatro hace muchos años están comerciando en el ramo de venas con entera independencia y separación, encontrándose algunas veces en sus intereses, de lo que han nacido varias diferencias, que después de gastos las han cortado amistosamente; y con el fin de mantener la buena unión en que aora se hallan, y estrechándola mucho mas haciendo comunes los intereses, han deliverado de un acuerdo establecer comp^a" (cfr. R. Uriarte Ayo, 1988a, p. 75).

64. R. Uriarte Ayo, (1988a), p. 74.

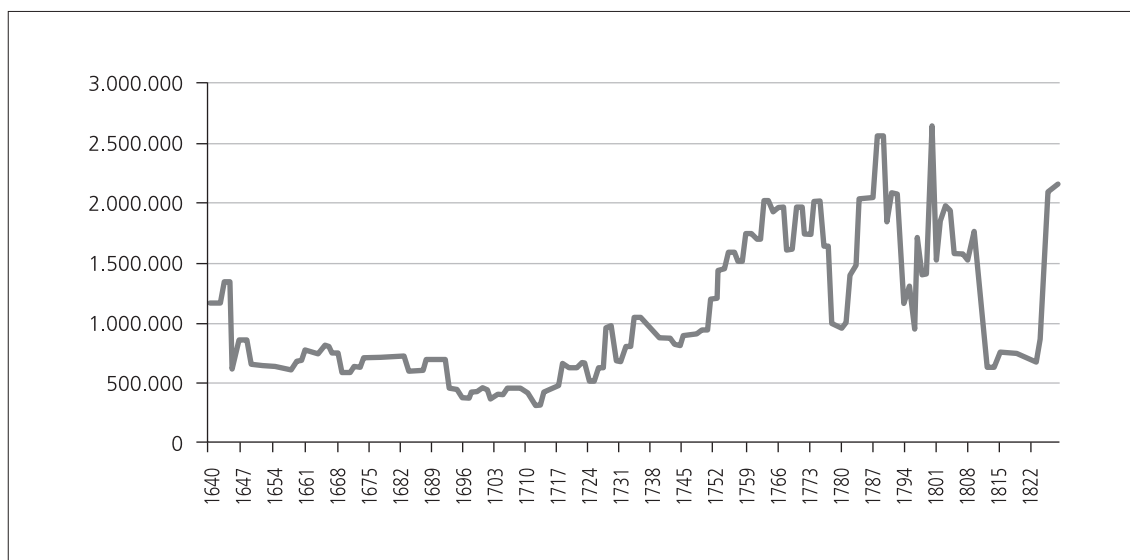
65. R. Uriarte Ayo (1988b).

66. "Acordaron sus Señorías se haga saber a todos los Vageleros y Tragineros de Vena, no la estraygan para ninguna de las Ferrerías de fuera de este Señorío, sin estar primero proveidas las de dentro de él, a excepción de la que fuese destinada para las Reales Fabricas de cañones de Lierganes y la Cavada" (*Acuerdos de las Juntas Generales de Vizcaya*, Junta General de 23 de julio de 1762).

67. Con frecuencia, fue el envío de mineral para las ferrerías pertenecientes al Monasterio de Urdax, en el Pirineo navarro, a través del puerto de San Juan de Luz, lo que servía de excusa para llevar a cabo extracciones fraudulentas hacia otras instalaciones situadas en territorio francés (R. Uriarte Ayo, 1988a, p. 28). Dicho Monasterio, propietario de una ferrería mayor y menor, "no hallando medio de abastecerlas de vena necesaria para su entretenimiento", había obtenido una Real Provisión de Felipe II por la que se le autorizaba a abastecerse de 10.000 quintales de vena vizcaína, no debiendo poner "embarazo alguno en la saca de dicho genero, procedido de los minerales de V.S., ni en su conducción por el Puerto de San Juan de Lux del Reino de Francia"; la autorización fue ratificada posteriormente por Real Cédula fechada en 1601.

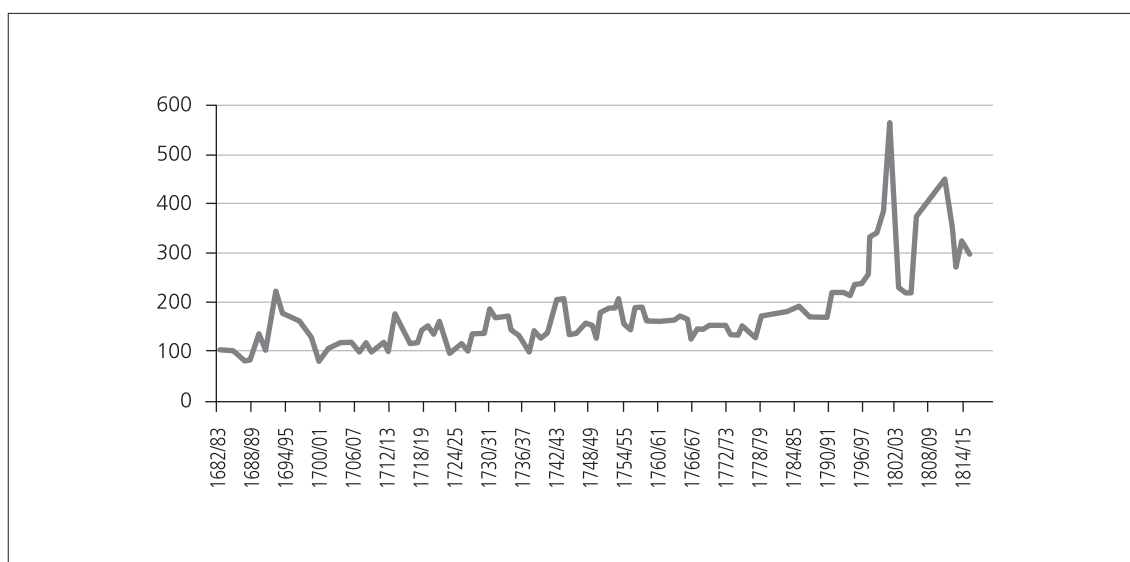
donde había muchos interesados en poder exportar libremente el mineral. Tanto es así que una de las condiciones que se impuso en el nombramiento del Alcalde de Billeteros fue que debía ser de la Tierra Llana y nunca de las Encartaciones⁶⁸.

Gráfico 3. Derecho sobre la vena extraída para fuera de Vizcaya (1640-1825)



Fuente: L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo (1982), pp.211-213.

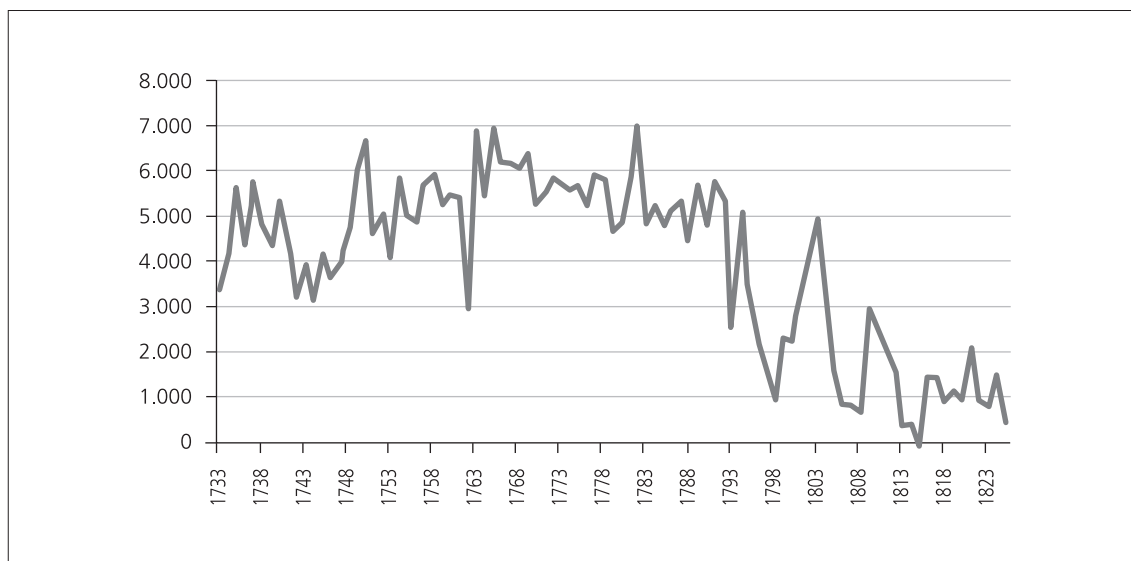
Gráfico 4. Precios del mineral vizcaíno en Ribadeo (mrs/qtl)



Fuente: P. Saavedra (1982), pp. 549-554.

68. R. Uriarte Ayo (1988a), p. 28. El control sobre el destino final de la vena extraída se realizaba mediante un sistema de guías y tornaguías que debían ser presentadas al Alcalde de Billeteros por el patrón de la embarcación: "El Alcalde de Villerteros llevará cuenta formal en Libro correspondiente de toda la vena que se lleva para las herrerías de Vizcaya y fuera de ella, expresando clara y distintamente el Paraje y lugar de su destino: ha de dar al Patrón o Persona que dirija el Barco, billete firmado de los quintales que conduce con expresión de su destino y ha de escribir a las justicias de los Pueblos, a donde se conduce, sin perjuicio de la tornaguía o documento que acredite la entrega en el Paraje o lugar de destino que precisamente han de traer los conductores so pena de ser castigados a proporción del exceso o defecto" (ACJG, Venas, Reg. 2, 1799).

Gráfico 5. Exportaciones de hierro desde Bilbao, 1733-1825 (tm.)



Fuente: R. Uriarte Ayo (1988a), pp. 198-202.

La serie básica que nos permite reconstruir la coyuntura del sector, precisamente en su vertiente marítima, es la que resulta del derecho cobrado a la vena extraída por mar para fuera de Vizcaya⁶⁹. A ello podría añadirse la información sobre los precios del mineral vizcaíno puesto en Ribadeo y destinado al abastecimiento de la ferrería gallega perteneciente al monasterio de Villanueva de Oscos⁷⁰. En cuanto al derecho devengado por la extracción marítima de mineral, la serie refleja una segunda mitad del siglo XVII marcadamente depresiva, un notable incremento de la actividad durante el XVIII, a partir de la segunda década, y un nuevo estancamiento desde mediados de los setenta, con fuertes e irregulares oscilaciones al finalizar el siglo y en las dos primeras décadas del XIX, reflejo del cambio de coyuntura y de la incidencia de los conflictos bélicos que se suceden en la época. Los precios del mineral en Ribadeo, por su parte, muestran movimientos bastante erráticos en las dos décadas finales del siglo XVII, un incremento moderado en las décadas centrales del XVIII, lo cual indicaría que en el período de máxima expansión de la demanda el abastecimiento estuvo suficientemente garantizado, y fuertes oscilaciones con el nuevo cambio de siglo, tan intensas como las que afectaban al tráfico marítimo. Todo ello, sin embargo, no impidió que la vena de Somorrostro continuara siendo demandada por las ferrerías de la cornisa cantábrica y Navarra. De hecho, en la medida en que mejoraban las comunicaciones y se avanzaba en la integración de mercados, el mineral vizcaíno pudo aumentar su presencia en dichos mercados. Así, mientras las exportaciones de hierro a través de Bilbao inician a partir de 1790 un rápido y definitivo retroceso (Gráfico 5), reflejando las dificultades de un sector en declive como consecuencia del atraso técnico y la pérdida de competitividad de la ferrería, el mineral vizcaíno, lejos de perder competitividad, podía ampliar mercados gracias a la mejora en los transportes y a una mayor presencia en Guipúzcoa y fuera del País Vasco.

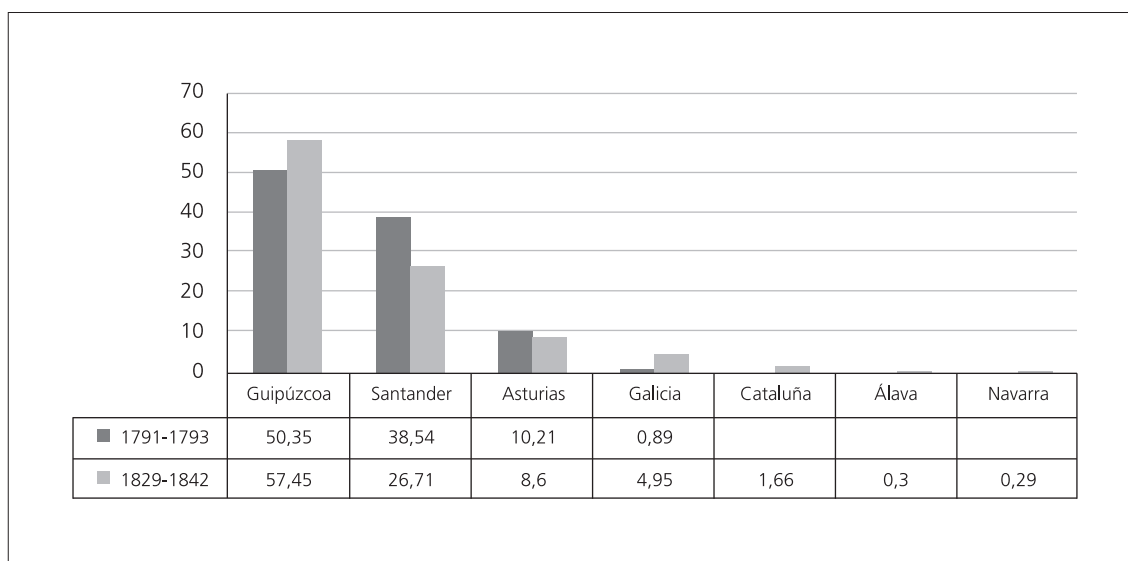
De acuerdo con los datos aportados por L. de Aldama para el período 1840-1848⁷¹, del total de la producción minera de Somorrostro, un 42,53% se destinó al consumo de las ferrerías vizcaínas y el restante 57,47% se vendió fuera del Señorío, porcentajes que nos dan una medida del peso que tenían los mercados no vizcaínos justo antes de la entrada en vigor del arancel de 1849 y la consiguiente apertura a la exportación. Las ferrerías vizcaínas se abastecían por tierra y mar, dependiendo de su ubicación. En cuanto a las extracciones, salvo una pequeña parte que viajaba por tierra hacia la provincia de Álava y el valle burgalés de Mena, el resto salía por mar. El tráfico marítimo se repartía en un 86,89% para fuera del Señorío y el 13,11% restante para puertos del litoral vizcaíno.

69. Serie elaborada por L.M^º Bilbao y E. Fernández de Pinedo (1982), pp. 211-213. El derecho fue finalmente abolido tras la Primera Guerra Carlista, según decreto de 7 de septiembre de 1842.

70. Datos elaborados por P. Saavedra (1982).

71. L. de Aldama (1851), pp. 365-368.

Gráfico 6. Mineral extraído por mar para fuera de Vizcaya (%)



Fuente: L.M. Bilbao y E. Fernández de Pinedo (1982), pp. 214-215 y R. Uriarte Ayo (1988a), p. 67.

Como cabría esperar, tanto por la proximidad, como, sobre todo, por el tamaño de su industria, Guipúzcoa era el principal consumidor “externo” del mineral vizcaíno, seguido de Santander, Asturias y, finalmente, Galicia, en la cornisa cantábrica (Gráfico 6). Aunque la distribución de destinos no parece reflejar variaciones significativas entre 1791-1793 y 1829-1842, el envío de mineral hacia Cataluña y el incremento proporcional de Guipúzcoa y Galicia son cambios que merecen ser tenidos en cuenta. Para Cataluña nos consta un primer envío de 300 quintales, realizado en 1829 por *Ibarra, Mier y Cía* al puerto de Figueras⁷². Posteriormente, producto de las relaciones entre la familia Ibarra y los Villalonga⁷³, los envíos se harán relativamente frecuentes a través de los puertos de Rosas y Blanes, con embarcaciones de mayor tamaño al habitual en el cabotaje cantábrico (hasta 1.700 quintales de carga máxima frente a una medida media inferior a los 450 quintales, como hemos visto). Galicia, que también contaba con pequeños veneros locales, había sido un consumidor habitual de mineral vizcaíno. Sin embargo, parece que su consumo tendió a crecer en las décadas finales del siglo XVIII y primeras del XIX, probablemente como consecuencia de dificultades en el abastecimiento local⁷⁴. Por último, un proceso algo similar tuvo lugar en Guipúzcoa, donde el consumo de mineral vizcaíno (*itzasmetal*) fue creciendo en la segunda mitad del siglo XVIII, a lo cual debió contribuir la mejora en los transportes interiores⁷⁵. El detalle de los puertos de destino en 1840, tanto para Vizcaya, como para fuera de Vizcaya, puede verse en el Cuadro 7.

CONCLUSIONES

El comercio de cabotaje en el Antiguo Régimen, por su propia dispersión, valores aparentemente modestos y limitadas fuentes para su estudio, sigue careciendo de las necesarias monografías portuarias, así como de las que podrían centrarse en determinadas rutas o productos del tráfico. A pesar de los avances realizados en las últimas décadas⁷⁶, el Cantábrico no es una excepción y el cabotaje que unía sus puertos requeriría un mayor esfuerzo de investigación. En el caso de Vizcaya es evidente que la relevancia que adquirió el puerto de Bilbao y sus conexiones con el mercado internacional, han eclipsado el estudio de otro tipo de tráficos y puertos menores, lo cual nos impide reconstruir el

72. ACJG., Venas, Reg. 6.

73. M. González Portilla (1977), pp. 74-78; P. Díaz Morlán (2002), pp. 75-81.

74. A. Mejide Pardo (1971), p. 113.

75. I.M^º Carrión (1991), p. 71.

76. Como ya ha sido señalado, un balance de las aportaciones más significativas podemos encontrarlo en A. Zabala Uriarte (2008).

Cuadro 7. Extracciones marítimas de mineral y destinos en 1840

	Nº viajes	Vena (qtls.)	Media
VIZCAYA			
Mundaka	8	2.870	359
Lekeitio	48	9.640	201
Guernika	21	8.570	408
Plentzia	13	2.310	178
Carranza	19	10.410	548
Ondarroa	22	9.390	427
Ea	4	1.050	263
Busturia	2	1.330	665
Markina	1	300	300
Trucios	8	2.270	284
GUIPÚZCOA			
San Sebastián	55	26.445	481
Fuenterrabía	18	10.950	608
Zumaya	52	24.005	462
Pasajes	23	10.130	440
Deba	41	18.365	448
Rentería	10	5.260	526
Elgoibar	1	300	300
Azpeitia	2	820	410
CANTABRIA			
Requejada	49	30.070	614
S. Vicente	5	2.450	490
Rada	16	4.120	258
Guriezo	13	4.320	332
Limpias	14	4.830	345
ASTURIAS			
Castropol	4	1.550	388
Luarca	8	4.100	513
Pravia	2	1.200	600
Ribadesella	3	2.050	683
Viabelez	9	4.970	552
Navia	6	3.450	575
Tinas	17	7.380	434
Veguiña	2	1.020	510
GALICIA			
Ribadeo	22	12.490	568
CATALUÑA			
Rosas	3	4.200	1.400

Fuente: ACJG., Venas, Reg. 7.

funcionamiento de la red portuaria que sin duda existía en el ámbito de la cornisa cantábrica. Intercambios, por otro lado, vinculados en parte a la redistribución de las importaciones europeas que llegaban a través del puerto de Bilbao, circunstancia que, en sí misma, justificaría la necesidad de avanzar en el estudio del cabotaje.

Nuestro estudio se ha centrado en el mineral de hierro, probablemente el producto que ha dado un carácter diferencial al movimiento de las embarcaciones y puertos del litoral vizcaíno. Su tráfico, excluida la exportación hasta mediado el siglo XIX, estuvo vinculado a la demanda de las ferrerías e instalaciones siderúrgicas de la cornisa cantábrica, a la coyuntura siderúrgica, por tanto, a las circunstancias específicas del transporte (costes, seguridad, etc.), así como a las que pudieran afectar a la producción de los pequeños yacimientos locales existentes en otras provincias cantábricas.

Frente al declive de las dos partidas básicas del comercio de exportación realizado desde Bilbao (hierro y lana), la extracción de mineral, aunque con fuertes oscilaciones casi siempre vinculadas a la incidencia de los conflictos bélicos, siguió siendo uno de los componentes básicos del comercio vizcaíno a lo largo de la primera mitad del siglo XIX. De hecho, a pesar de que el mantenimiento de la prohibición de exportar seguía limitando las posibilidades expansivas del sector, la minería experimentó cambios decisivos durante las primeras décadas del siglo XIX. Un complejo proceso de cambio institucional y concentración de la propiedad y la producción que liquidaría las bases de la primitiva minería tradicional. Mediado el siglo XIX, los mineros y trabajadores autónomos prácticamente habían desaparecido, se impuso el trabajo asalariado y la explotación del yacimiento pasó a estar controlada por un reducido grupo de empresarios capitalistas, cuyo núcleo principal estaría representado por los integrantes de la sociedad *Ibarra, Mier y Cia*, un sector con estrechas vinculaciones con la producción artesanal de hierro en las antiguas ferrerías y que acabaría siendo decisivo en el arranque de industrialización vizcaína, tanto minera como siderúrgica. Posteriormente, tras la apertura del mercado internacional con la entrada en vigor del arancel de 1849, se produjo un primer salto en las exportaciones, inicialmente vinculadas al mercado francés. Aunque todavía se trataba de cantidades modestas, limitadas por los elevados derechos arancelarios mantenidos hasta su abolición en 1863, en la década de los cincuenta se anticipaban las nuevas características de la minería industrial contemporánea, orientada mayoritariamente a la exportación y ajena a los intereses siderúrgicos tradicionales.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ALDAMA, L. de: "Descripción de la mina de hierro de Triano en Somorrostro, con un apéndice sobre los demás criaderos de este metal en Vizcaya", en *Revista Minera*, T. II, 1851, pp. 302-388.
- BILBAO, L.M. y FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)", en TEDDE, P. (ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen II. Manufacturas*, Alianza Editorial, Madrid, 1982, pp. 132-228.
- CARRIÓN ARREGUI, I.M^a: *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1991.
- CEBALLOS CUERNO, C.: *Arozas y ferrones: las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Universidad de Cantabria, Santander, 2001.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Monografía histórica de la noble villa y puerto de Portugalete*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1942.
- DELGADO RIBAS, J.M.: *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Edicions Bellaterra, Barcelona, 2007.
- DÍAZ MORLAN, P.: *Los Ybarra: una dinastía de empresarios (1801-2001)*, Marcial Pons, Madrid, 2002.
- ELHUYAR, F.: "Estado de las minas de Somorrostro", en *Extractos de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, Vitoria, 1783, pp. 101-113.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier: *Colección Documental de la Villa de Plencia (1299-1516)*, Fuentes Documentales Medievales del País Vasco (17), Eusko Ikaskuntza, 1988.
- ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco. Departamento de Agricultura y Pesca, Vitoria-Gasteiz, 1991.
- ERKOREKA GERVASIO, J.I.: *Estudio histórico de la Cofradía de Mareantes de Portugalete: orígenes, organización y funciones*, Ayuntamiento de Portugalete, Portugalete, 1993.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "La economía de las márgenes del Nervión en perspectiva secular", en VV.AA.: *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar*, Bilbao, 2006, pp. 13-26.
- FONTANA LÁZARO, J.: "Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827. Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España", en *Moneda y Crédito*, 115, 1970, pp. 3-23.
- Fuero nuevo de Vizcaya*, Leopoldo Zugaza, Durango, 1976.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M.: "Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco. Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya", en *Saioak*, nº 1, 1977, pp. 67-127.
- INCÁN GIL, E.: "Portugalete y Bilbao: dos realidades distintas del mundo de la mar (siglos XV y XVI)", en VV.AA.: *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar*, Bilbao, 2006, pp. 75-92.
- LÓPEZ LOSA, E.: "Una aproximación al sector pesquero tradicional vasco (c. 1800-c. 1880)", en *Historia Agraria*, 28, 2002, pp. 13-44.

- MEIJIDE PARDO, A.: *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1971.
- PÉREZ PÉREZ, J.A.: *Ondarroa. Estudio histórico-artístico*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2003.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: "La independencia Hispanoamericana y sus consecuencias económicas en España: una estimación provisional", en *Moneda y Crédito*, 163, 1982, pp. 49-69.
- PUERTA Y RUEDA, N.: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.
- RIVERA MEDINA, A.M^º: *Estudio histórico del puerto de Lekeitio*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008.
- SAAVEDRA, P.: "Un aspecto de la economía monástica: la producción de hierro. El ejemplo del monasterio de Villanueva de Oscos", en *Semana de historia del monacato cántabro-astur-leonés*, Monasterio de San Pelayo, Oviedo, 1982, pp. 531-554.
- URIARTE AYO, R.: "El tráfico marítimo de mineral de hierro vizcaíno (1700-1850)", en VV.AA.: *Historia de la economía marítima del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 1983, pp. 135-186.
- URIARTE AYO, R.: *Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1988a.
- URIARTE AYO, R.: "La minería vizcaína del hierro en las primeras etapas de la industrialización", en FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. y HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (eds.): *La industrialización del norte de España (Estado de la cuestión)*, Crítica, Barcelona, 1988b, pp. 154-177.
- URIARTE AYO, R.: "La minería del hierro en el País Vasco durante el Antiguo Régimen", en *Areas. Revista de Ciencias Sociales*, 16, 1994a, pp. 47-60.
- URIARTE AYO, R.: "La minería preindustrial en Vizcaya (1500-1875)", en VV.AA.: *La cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular*, FEVE, Bilbao, 1994b, pp. 11-26.
- URIARTE AYO, R.: "El hierro vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 313-326.
- ZABALA URIARTE, A.: "Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII", en *Anuario Juan de la Cosa*, Vol. II, 1978, pp. 25-57.
- ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, 2 vol., Haramburu Editor, Donostia, 1983.
- ZABALA URIARTE, A.: "El cabotaje vizcaíno en el siglo XVIII", en GONZÁLEZ PORTILLA, M.; MALUQUER DE MOTES, J.; RIQUER PERMANYER, B. de (eds.): *Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos*, Universitat Autònoma de Barcelona, Bellaterra, 1985, pp. 117-124.
- ZABALA URIARTE, A.: "La distribución de la actividad comercial en el Cantábrico en torno a los decretos de Libre comercio", en MARTÍNEZ VARA, T. (ed.): *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Siglo XXI, Madrid, 1986, pp. 41-69.
- ZABALA URIARTE, A.: "Rutas y puertos en el comercio cantábrico del siglo XVII", en RIBOT GARCÍA, L.A. y ROSA, L. de (dirs.): *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*, Madrid, 2003, pp. 127-208.
- ZABALA URIARTE, A.: "Estado de la cuestión, carencias y líneas de investigación en el comercio cantábrico de la Edad Moderna", en *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, 2008, pp. 113-153.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

SERRANO ABAD, Susana: "El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 229-248.



El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)

Susana Serrano Abad

Universidad del País Vasco

Recep.: 15.05.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 229-248]

Acep.: 03.07.12

Resumen

A impulsos del proceso de industrialización de finales del siglo XIX y principios del XX, Bilbao se configura como centro financiero y de servicios y asume las funciones de cabeza rectora de la aglomeración urbana que se extiende hasta El Abra. Asimismo, la ciudad moderna se reafirma como ciudad portuaria dada la tradición que acumula, el fuerte desarrollo de las actividades ligadas a su puerto y la influencia que éste ejerce, tanto sobre la administración local, como en la conformación del espacio urbano. El puerto institucional intervendrá durante esta etapa en la gestión y la planificación urbanística, condicionando en consecuencia el crecimiento y la expansión de la ciudad, la distribución y organización de sus usos del suelo, su fisonomía y paisaje. De ahí que, por tanto, se imponga el análisis del juego de relaciones entre la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y otras instituciones locales, así como de las dinámicas generadas entre las mismas en la toma de decisiones que afectan a la ciudad.

Palabras clave: puerto, ciudad, planificación urbana, poder local.

Laburpena

XIX. mendearen amaierako eta XX. mendearen hasierako industrializazioaren bultzadarekin, Bilbo finantza eta zerbitzu gune bilakatu zen, eta Abraraino zabaltzen den hiri aglomerazioaren gidari izan zen. Era berean, hiri modernoak portu hiri izateari eutsi zion, kontuan hartuta tradizioa, portuari lotutako jardueren garapena eta portuak berak zuen eragina, eragina bai toki administrazioan bai hiri espazioaren eraketan. Etapa horretan, portu instituzionalak esku hartu zuen hiriaren kudeaketan eta planifikazioan, eta, ondorioz, baldintzatu egin zituen hiriaren hazkundea eta zabalkundea, lurzuaren erabileren antolamendua eta banaketa, eta fisonomia eta paisaia. Hori dela eta, aztertu egin dira Bilboko Portuko Obra Batzordearen eta tokiko beste erakundeen arteko harremanak, eta baita ere horien artean hirian eragina zuten erabakiak hartzerakoan sortzen ziren dinamikak.

Gako-hitzak: portu, hiri, hiri plangintza, tokiko botere.

Abstract

Driven by the industrialisation process of the end of the 19th century and beginning of the 20th, Bilbao became a centre for finance and services and assumed its role as the seat of government for the urban agglomeration that extended to the Abra. The modern city also confirmed its character of port city thanks to its tradition, the intense development of business associated with its port and the influence it had on local government and the urban structure. During this period, the institutional port was part of urban planning and management and conditioned the city's growth and expansion. It also affected the distribution of its ground space and how it was used and its appearance and landscape. This leads to an analysis of the relationship between the Junta de Obras del Puerto de Bilbao (Works Board of the Port of Bilbao) and other local institutions, as well as the dynamic between them in the decision-taking processes that affected the city.

Key words: port, city, urban planning, local power.

Tras años de gestiones, la Ley de 7 de abril de 1861 reconocía la expansión de Bilbao y otorgaba a la villa el derecho de llevarla a cabo en detrimento de las anteiglesias próximas de Abando y Begoña. Las 32 hectáreas de superficie del Bilbao originario resultaban ya insignificantes para una población que alcanzaba los 18.000 habitantes y unas actividades comerciales e industriales que, ante la escasez de suelo, habían ido ocupando los terrenos ribereños de las anteiglesias mencionadas, así como de la de Deusto. En concreto, los suelos de la orilla izquierda de la ría, en su discurrir desde La Peña hasta Zorroza, habían permitido el desarrollo de la construcción naval que, aunque ligada en principio a la expansión del comercio bilbaíno, había alcanzado una independencia propia. Construcción naval que contaba ya con una larga tradición procedente de los astilleros de ribera que venían trabajando en las orillas de la ría, apoyándose en una industria auxiliar de amplia diversificación y especialización (cordelería, jarcia, fundición, herraje, etc.). El impulso había alcanzado a la margen contraria, que albergaba similares usos en la ribera de Deusto. Asimismo, fondeaderos y diques de Olabeaga y Zorroza prestaban servicio en este curso alto de la ría a la navegación, que se encontraba entorpecida por los depósitos acumulados en el cauce y la ausencia de muelles y puntos de atraque, obstáculos que impedían a las embarcaciones de mayor porte discurrir y fondear aguas arriba. Tanto es así que era preciso recurrir al servicio de gabarras y embarcaciones menores desde Atxuri hasta los buques que habían de exportar el mineral.

De acuerdo con dicha Ley de ampliación de límites jurisdiccionales, fue encomendada la formación de un proyecto de Ensanche al Ingeniero Provincial de Vizcaya, Amado Lázaro, que concluyó sus trabajos en 1862. El Plan fue finalmente rechazado y se acometió un nuevo expediente en el que se fijaba una reducción de la superficie a anexionar de las anteiglesias de Abando y Begoña. Las 254 hectáreas que preveía Amado Lázaro para la ampliación de la ciudad se redujeron a 154. Fue el 19 de diciembre de 1869 cuando el Ministerio de la Gobernación ordenó al gobernador civil, Miguel Rodríguez Ferrer, dar posesión al Ayuntamiento de Bilbao de los nuevos límites a costa de las mencionadas anteiglesias, acto de posesión que tuvo lugar el 2 de abril de 1870, haciéndose entrega al alcalde Félix Aguirre del bastón de mando. En adelante, comenzaba la expansión territorial de Bilbao con las sucesivas anexionaciones; de Abando obtenía entonces 80 hectáreas y de Begoña 78, lo que hacía una superficie total de 190 hectáreas. En noviembre de 1871 fueron designados por el Ayuntamiento los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino Achúcarro para elaborar un nuevo plan de Ensanche, trabajos que concluyeron en 1873, pero cuya aprobación, debido a la guerra, se retrasó hasta 1876.

Para entonces, la explotación y exportación de mineral se hallaba ya en marcha, con salida desde el puerto interior de Bilbao dada la actividad de los cotos mineros radicados en las inmediaciones de la villa, tráfico portuario que se completaba con productos como madera, bacalao o vino. Era un puerto, sin embargo, pendiente de mejora, ampliación y modernización, tanto en lo que al cauce de la ría se refiere como a la construcción y habilitación de muelles y zonas de servicio (atraques, tinglados, grúas, etc.). Plan integral que no fue acometido hasta que, una vez constituida la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, autorizada la recaudación de arbitrios para su financiación y designado el ingeniero Director que había de encargarse de las mencionadas obras, se iniciara en torno a 1877-1878 una nueva etapa en el desarrollo de dicho puerto.

Aún así, se habían dado los primeros pasos para adaptarse a las urgentes necesidades del puerto comercial bilbaíno, actuaciones de encauzamiento y habilitación de muelles en Atxuri, Mercado, Concepción y Sendija cuya tramitación inició el Ayuntamiento de Bilbao en torno a 1862. No constituía el primer intento, una iniciativa con similares fines se había gestionado en torno a 1855-1857 - el conocido proyecto de Peironcely-, iniciativa frustrada finalmente¹. El nuevo proyecto de recorte de la ría, tras la aprobación de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, iniciaba su marcha un año después, paralizándose, sin embargo, su ejecución en 1865 por problemas económicos de la empresa concesionaria, la Sociedad de Crédito Castellano, que quebró ese mismo año, cuando tan sólo se habían construido 595 mts. de los 1.435 proyectados². Ante la penuria del erario estatal, el Ayuntamiento tomó la iniciativa de continuar con las obras, que confirmó la R. O. de 23 de marzo de

1. Es preciso señalar el interés en dichas fechas por la reforma del puerto y ría, próximo como estaba a construirse el ferrocarril de Bilbao a Tudela, que había de conectar el puerto con la meseta castellana y la ribera del Ebro. Ambos elementos, puerto y ferrocarril, eran claves para el comercio bilbaíno, como así lo manifestó Pablo Epalza, presidente del Consejo de Administración del mencionado ferrocarril. NOVO, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y Ordenación del Territorio*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1995, pp. 136-137.

2. SALAZAR, J. I.: *La Ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia-Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2003, pp. 72 y ss.

1867, por la cual se accedía asimismo a la petición de la administración local de obtener en compensación los terrenos que se ganaran con la modificación del cauce, si bien el Estado se reservaba la propiedad del muelle y la zona de servicio marítimo.

En 1870 finalizaban los trabajos de canalización de la ría en las secciones mencionadas de Atxuri, Mercado, Concepción y Sendeja, al tiempo que se llevaba a cabo la urbanización de la isleta de Uribitarte. El cierre de la misma, formada en 1654 para evitar los riesgos de inundaciones de la villa, y su unión con la ribera suponían obtener 28.000 m² de suelo urbanizable, en un enclave industrial que contaba con la presencia de talleres y astilleros, lo que permitía su ampliación, mejorar la salubridad de la zona y establecer la conexión ferroviaria desde Ripa hasta Zorroza, vital para el tráfico de mercancías. Las obras dieron comienzo en 1869, pese a la desaprobación de ciertos industriales y comerciantes -entre los cuales se encontraban Ezequiel Urigüen, Santiago Arana y Bernabé Larrinaga-, que veían perjudicados sus intereses debido a que con el cierre de la isleta perdían el acceso directo a la ría³. Bajo la dirección técnica de Pablo Alzola, dicha actuación concluyó en 1873.

La margen derecha de la ría había iniciado el cambio de fisonomía, el refuerzo de su orilla y la obtención de terrenos para el ocio, el comercio y la navegación, aunque limitados éstos debido a la saturación del casco urbano tradicional. Su contraria, la izquierda, en diversos tramos aún libre de muros y con la presencia de pequeñas playas y zonas de cieno (Ripa, Uribitarte, Abando-Ibarra), disponía, sin embargo, de suelos aptos para la urbanización, lo que convertía a este espacio en la alternativa para el moderno puerto, como también lo era para la ciudad nueva.

1. EL PUERTO EN LA CONFIGURACIÓN URBANA DEL BILBAO MODERNO

1.1. El Plan de Ensanche de Bilbao (1876): la ciudad residencial y portuaria

Los ensanches del siglo XIX nacían con la función específica de ordenar el crecimiento de la población, luego, prácticamente estaban dirigidos, destinados a regular la edificación. Por su parte, el Plan de Ensanche de Bilbao⁴, encomendado a los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y al arquitecto Severino Achúcarro y aprobado por R. D. de 5 de junio de 1876, planteaba también intervenciones para impulsar aquellos elementos que estaban llamados a propiciar el crecimiento económico de la nueva ciudad, esto es, la ría, el puerto y los enlaces ferroviarios, en estrecha conexión. Así quedaba expresado en el arranque del epígrafe VI del capítulo III que, en el proyecto de Plan de Ensanche de Bilbao, se dedicaba al “Ferrocarril, dársena, docks y trazado de los muelles de la ría”⁵, epígrafe que confiere al Plan una particularidad significativa: “Prometimos ocuparnos del ferrocarril, la dársena y los docks y lo hacemos en este artículo, siquiera brevemente, pues no nos permite pasarlos por alto por la gran importancia que tienen para el porvenir de la villa”. Para a continuación proseguir con el detalle de las obras de encauzamiento de la ría, en base al proyecto elaborado por Manuel Peironcely -aún no había sido redactado el de Evaristo Churruca-, la construcción de dársenas y de una línea ferroviaria, indispensable esta última para enlazar con la existente del ferrocarril Bilbao-Tudela (estación de Abando) y que pasara “por los principales surgideros, continuándola cuando sea necesario hasta el de Portugalete”. Ferrocarril de Bilbao a Portugalete todavía sin construir, pero del que precisamente Pablo Alzola era autor del trazado de su línea⁶, que contó desde su funcionamiento en 1888 con estación en Ripa. Esta arteria que conformaban la ría y el puerto, considerada como el motor de la economía bilbaína, se disponía en el Plan a lo largo de la ribera baja de la vega de Abando, en su extensión desde Ripa hasta Olabeaga, sector sin las condiciones higiénicas óptimas para establecer unos usos residenciales, dada su humedad y su proximidad a la ría, ferrocarril y muelles, pero sí favorable para el establecimiento de usos industriales.

3. *Ibidem*, pp. 81-82.

4. Sobre el mismo destacar: BASURTO, N.: *Bilbao 1876-1900. Historia de su Ensanche y su Arquitectura*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1989 (Tesis Doctoral inédita), RODRÍGUEZ-ESCUADERO, P.: *El Ensanche de Bilbao*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1990 (Tesis Doctoral inédita) y GONZÁLEZ PORTILLA, M.: *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, Población y Ciudad)*, Fundación BBV, Bilbao, 1995.

5. CÁRCAMO, J. (ed.): *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao 1876. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos de Vizcaya y Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 1988, pp. 102-104.

6. NOVO, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco...*, op. cit., p. 316. Por R. O. de 15 de junio de 1881 Federico Solaegui obtenía la concesión para la explotación de dicha línea ferroviaria, concesión que había solicitado en 1871 y que cedía a la Compañía Anónima del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

Epígrafe que, sin duda, fue obra de Pablo Alzola. Dada su actividad profesional, ligada al puerto bilbaíno, conocía bien los obstáculos que, para la navegación y el tráfico mercantil, planteaban el irregular cauce de la ría y sus deficientes zonas de servicio. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, tras su graduación en Madrid (1863) y el inicio de su carrera profesional en Málaga, en 1869 había sido destinado a Bilbao, donde residía, por tanto, desde hacía pocos años. Desde la Jefatura de las Provincias Vascongadas se le encomendó entonces a este joven técnico “la construcción de los muelles de Uribitarte, las reparaciones de los diversos trozos derruidos, la inspección de los trabajos que ejecutaba la Diputación Foral de Vizcaya en los cargaderos del ferrocarril de Triano y varios concesionarios y, además, la conservación del Puerto y Ría de Bilbao”, al tiempo que fue nombrado Capitán del Puerto, “con motivo del régimen peculiar del País Vasco, en donde no había en aquella época Comandantes de Marina, ni oficiales de la Armada encargados del servicio civil de los Puertos”⁷. Realizó asimismo un estudio para mejora de la navegabilidad de la ría, solicitado por la Junta de Comercio de Bilbao que, aunque no se llevó a cabo, sirvió de base para las futuras obras de modernización de la ría y puerto interior de Bilbao y para la petición de creación de la Junta de Obras del Puerto (1872). En 1871 la corporación municipal bilbaína le encargaba, junto al ingeniero Ernesto Hoffmeyer, el proyecto de nuevo puente de San Antón (1871-1877), que sustituiría al medieval representado en el escudo de la villa. No obstante, al margen de su actividad y experiencia profesional, Pablo Alzola con su proyecto estaba también expresando el sentir de la burguesía bilbaína, de la nueva burguesía, líder del proceso de industrialización en Bizkaia, que veía en la ría y el puerto bilbaíno el elemento clave de la expansión futura y pretendía asegurarse su control⁸.

Habida cuenta de las funciones portuarias de la villa y de la necesidad de impulsarlas, el Plan de Ensanche disponía el emplazamiento de una dársena, “único y verdadero puerto de Bilbao”, así como la regulación de la urbanización de los suelos destinados para tales fines desde Ripa hasta Olabeaga. Zona portuaria e industrial que adoptaba una trama urbana en cuadrícula, en sintonía y continuidad con el Ensanche residencial, y que se estructuraba en dos subáreas: la de Ripa, próxima a la plaza Circular articuladora de las vías de comunicación de la nueva población de Abando y con solares ya edificados, pero carentes de ordenación, y la que se extendía desde Uribitarte hasta enlazar con los Diques Secos (Olabeaga), de nueva configuración en terrenos que se ganarían al acometerse las obras de mejora de la ría (cegamiento de la isleta de Uribitarte y encauzamiento del curso de agua en Abando-Ibarra). Conectaba la misma con la red ferroviaria y viaria –salidas por carretera desde la plaza Circular y San Mamés– y obraba en su favor la ausencia de nuevos puentes, al limitarse los enlaces del casco antiguo con la ciudad del Ensanche a los ya existentes desde San Antón hasta El Arenal, factor clave que explica la opción determinante por la ciudad portuaria.

Si el puerto industrial, emplazado en el sector central, representaba el poder económico de la burguesía en la nueva ciudad, la “hermosa meseta” de la vega de Abando, elevada sobre el nivel de la ría y con unas condiciones favorables para la edificación y la salubridad, constituía la reserva para la configuración de un asentamiento residencial de calidad. Las fuertes rampas de Uribitarte, no perceptibles en el plano, y el proyectado boulevard de Mazarredo actuarían como barrera entre estos usos residenciales burgueses y el sector portuario e industrial de la ribera. Ensanche de población que se organizaba en base a un trazado reticular, propio de los ensanches decimonónicos que, como el de Barcelona (1859), Madrid (1860) o San Sebastián (1862), suponía un diseño simple para el crecimiento ordenado de la ciudad, propio de la mentalidad burguesa, que perseguía la claridad y la precisión⁹. Asimismo, para encajar dentro de este modelo que perseguía el equilibrio, la ciudad igualitaria, fueron proyectados el Parque, paseos, plazas y edificios públicos, muchos edificios públicos si Bilbao había “de ponerse al nivel que por su floreciente comercio y número de habitantes” le correspondían¹⁰, tales eran: la Casa Consistorial, un nuevo Teatro, la Aduana, la Alhóndiga, el matadero, el Mercado cubierto, Lavaderos, Escuelas públicas y Juzgados, “pues de los enunciados, unos no existen y otros como el Teatro y las Casas Consistoriales son de malísimas condiciones e impropias de una villa de importancia”. Aunque sin establecer una zonificación para estos edificios públicos, se propo-

7. *Reseña biográfica de la labor realizada por Pablo de Alzola y Minondo*, Imprenta y Encuadernación de la Casa de Misericordia, Bilbao, 1911, p. 14.

8. Pablo Alzola alcanzaba en 1883 la presidencia del Comité Liberal de Bilbao, en el cual estaba representada esa burguesía proclive a las ideas de paz, progreso y desarrollo de la minería, la industria y el comercio, esencia del programa que defendían. Más tarde, abandonaría las filas del Partido Liberal para ingresar en el Partido Conservador de Bilbao, pero gozó siempre de un talante flexible y un espíritu abierto a las corrientes e influencias extranjeras, sinónimo de modernidad en la época.

9. CÁRCAMO, J. (ed.): *Memoria del Proyecto de Ensanche ...*, op. cit., p. 11.

10. *Ibidem*, p. 100.

nía el emplazamiento del Matadero y de la Aduana fuera del casco urbano, en el sector ribereño destinado para unos usos industriales y portuarios (Uribitarte), mientras los restantes se repartían por la zona alta y residencial de Albia.

Meses después de la aprobación del Plan de Ensanche, por R.O. de 27 de marzo de 1877, Pablo Alzola (1841-1912) era nombrado alcalde de Bilbao¹¹. En sus ocho años de residencia en la ciudad, había captado la dirección que ésta debía tomar para encauzar su desarrollo económico, al tiempo que su nivel de relaciones le permitía acceder a la Alcaldía. El nombramiento de Pablo Alzola como alcalde se producía en un momento clave, momento histórico como él lo calificaba¹², consciente de las oportunidades que brindaba. El mismo día 1 de abril en que tomaba posesión del cargo, anunciaba la inauguración de una nueva etapa en la administración municipal en el momento histórico en que, tras 80 años marcados por la guerra y la inestabilidad, llegaba la paz, cuyos beneficios había que aprovechar; en que el largo proceso de siglos para conseguir la ampliación territorial de la villa había reportado la anexión parcial de las anteiglesias de Abando y de Begoña, consumada en 1870, y en que el crecimiento económico y demográfico de Bilbao y su puerto era ya palpable.

Y como no había sido habitual en la cultura política de los responsables municipales hasta pasada la mitad del siglo XIX, la idea del desarrollo de la ciudad era la meta a alcanzar que proponía el alcalde a la nueva corporación, máxime cuando se trataba de una población como era “la metrópoli de Vizcaya”, que contaba con pueblos, situados a lo largo de la ría entre Bilbao y Portugalete, que veían aumentar su vida y movimiento como si fueran barrios de aquella primera villa. Bilbao y lo que se llamaba puerto no bajaba de los 50.000 habitantes, siendo ya la capital más importante del norte de España¹³. Constituía la formulación primera de la dimensión metropolitana de Bilbao, de su proyección más allá de los puros límites administrativos y motor de su área de influencia. En su concepción de la nueva ciudad subyacen aspectos que serán cruciales en el futuro, fundamentalmente a lo largo del primer tercio del siglo XX: por un lado, la visión de la que había de ser la organización territorial de Bilbao, ciudad central que extendía su ámbito de influencia por la ría hacia El Abra, y por el otro, la condición portuaria de la ciudad, puerto que constituía el motor del futuro desarrollo económico y que actuaría al mismo tiempo como eje vertebrador de la futura metrópoli bilbaína a lo largo de 14 kms., al que se irían ensamblando ferrocarriles e industrias. Desde esta perspectiva, Pablo Alzola fue un visionario, supo ver ya en 1877 el discurrir de la expansión territorial de Bilbao hacia El Abra, fruto de la cual será la configuración de metrópoli industrial y portuaria de la Ría de Bilbao, de la que ya podemos hablar llegado el primer tercio del siglo XX.

En función de las ideas de progreso y desarrollo esbozadas líneas arriba, Pablo Alzola estableció unas claras directrices a seguir durante el bienio de su mandato que, aunque no quiso darles el calificativo de programa de gestión municipal, ya que en su opinión, carecía de la necesaria autoridad para ello, se planteaban como tal: difusión de la instrucción pública, a nivel de la instrucción primaria y, en mayor medida, de la orientada a las artes y oficios, que constituían la especialidad local y, en suma, habían de favorecer el crecimiento y el progreso; construcción de edificios públicos, ejecución del Ensanche y mejora y modernización de la ría y puerto de Bilbao, obras éstas dos últimas a las que había que dirigir los recursos disponibles, propios de la hacienda local, pese a los problemas derivados de la deuda contraída con motivo de la última guerra¹⁴, deuda acumulada durante dicha contienda que alcanzaba los 2.600.000 de pts.¹⁵.

11. A falta de una biografía amplia y global de Pablo Alzola, señalar las siguientes reseñas biográficas sobre el mismo: ALONSO, E.: “Pablo Alzola y la modernidad”, en *Bidebarrieta*, nº 4 (1999), pp. 209-226; ALONSO, E.: “Pablo de Alzola y Minondo. Ideas y realidad de los Derechos Históricos (1841-1912)”, en *I Symposium del Instituto de Historia del Derecho de Vasconia: Protagonistas y artífices del derecho de los territorios de Vasconia*, Publicado en *Notitia Vasconiae*, 1 (2002), pp. 411-434; EREÑO, J. A. e ISASI, A.: *La cuestión del Ensanche de Bilbao. Miguel de Unamuno y Jugo. Pablo de Alzola y Minondo*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2000; LÓPEZ ATXURRA, R.: “Pablo de Alzola. Un Hombre de acción abierto al mundo”, en ALONSO, E. (Ed.): *El régimen económico-administrativo antiguo y moderno de Vizcaya y Guipúzcoa*, Clásicos de la Hacienda Foral 7, Diputación Foral de Bizkaia y Universidad del País Vasco, Bilbao, 2008, pp. XLV-LXII; SERRANO, S.: “Alzola Minondo, Pablo”, en *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución liberal e industrial Vol. I: 1836-1901*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2002, pp. 489-508; SERRANO, S.: “Pablo Alzola, un perfil biográfico”, en ALONSO, E. (ed.): *El régimen económico-administrativo antiguo y moderno de Vizcaya y Guipúzcoa*, Clásicos de la Hacienda Foral 7, Diputación Foral de Bizkaia y Universidad del País Vasco, Bilbao, 2008, pp. XIII-XXXIX.

12. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Actas 0310 (1877-1878).

13. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Actas 0310 (1877-1878).

14. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Actas 0310 (1877-1878).

15. SERRANO, S.: “Alzola Minondo, Pablo”, en *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución liberal...*, op. cit., p. 505. Para afrontar ésta y emprender las obras de anexión y ensanche se recurrió al recargo de ciertos artículos de consumo, a la subida y a la creación de determinados impuestos, medidas que conllevaron el encarecimiento de la vida en la capital vizcaína y la consiguiente protesta, cuando menos, de los comerciantes.

1.2. La creación de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao (1877)

El Puerto institucional, cuyos orígenes se remontan al siglo XVI, fue objeto de cambios a partir de 1829 hasta la constitución en 1877 de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Extinguido el Consulado de Bilbao en aquella primera fecha, el alcalde de la villa asumió las obras portuarias hasta la creación ese mismo año del Tribunal de Comercio y de la Real Junta de Comercio, que se repartían funciones, las jurídicas recaían en el primero y las económico-administrativas en la segunda. En 1868, las de aquel Tribunal pasaron al Juzgado de Primera Instancia, y las de ésta a la Junta de Agricultura, Industria y Comercio que, en 1886, finalmente fueron asumidas por la entonces recién creada Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

A instancias de la citada Junta de Agricultura, Industria y Comercio se constituía en 1872 la Junta de Obras del Puerto de Bilbao que, debido a la guerra carlista, comenzaba su andadura en 1877, instaurándose un nuevo marco institucional como órgano delegado que era de la Administración General del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, primero, del de Obras Públicas, después, y desde 1932 de la nueva Dirección General de Puertos. En 1968 la Ley sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, que se completó en 1970 con el Reglamento de Ejecución del Título Primero de la citada Ley, supuso el inicio de un proceso hacia la autonomía portuaria respecto de la Administración pública, que llegaría en 1978 al Puerto de Bilbao, en adelante, Puerto Autónomo. Por tanto, un siglo en la trayectoria de dicha institución, de 1877 a 1978, que se correspondió con el proceso de formación y consolidación de la metrópoli bilbaína, a impulsos de la industrialización y del desarrollo urbano que tuvieron lugar en este espacio vertebrado por la ría y el puerto.

En su Reglamento quedaba definida la organización, atribuciones y deberes de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao que, como se lee en el artículo primero, tenía por objeto "procurar la mejora de la ría y puerto, administrando los fondos destinados a las obras, así interiores como exteriores, y realizando en la forma que se determine los empréstitos necesarios"¹⁶. En cuanto a la organización de la Junta, en la composición de misma se hallaban representados los sectores socioeconómicos de mayor peso en la villa: propietarios, comerciantes, navieros, industriales y agricultores, como vocales electivos; el gobernador de la provincia, el Comandante de Marina, el presidente de la Junta de Comercio, el arquitecto provincial, un representante de la Junta de Sanidad, el director de las obras del puerto, nombrado por el gobierno, y el secretario, como vocales natos. La presidencia la ocuparía el gobernador civil y el vicepresidente sería elegido por el gobierno de entre la terna propuesta por la Junta. La participación del Ayuntamiento de Bilbao quedaba garantizada a través de dos vocales elegidos por la administración local que, a fecha de la creación de la Junta, nombró a Severino Achúcarro¹⁷, teniente de alcalde (1874-1877) y arquitecto coautor del Plan de Ensanche de Bilbao, y a Laureano Gómez Santa María¹⁸, teniente de alcalde (1877-1885) y miembro de la comisión municipal de Ensanche. La sintonía de intereses entre ambas instituciones fue clara y manifiesta en esta fase inicial de expansión de la ciudad y puerto de Bilbao.

Respecto a las atribuciones de la Junta de Obras, contenidas en el Capítulo III, éstas evidencian la capacidad de la misma para influir en la planificación de la ciudad, aunque no se formule de forma explícita, ni se le reconozcan tales funciones urbanas, como queda recogido en los artículos 12 y 13 del citado Reglamento. Es de valorar, por tanto, el juego de poderes que se producirá en la toma de decisiones que afecten a la puesta en marcha y desarrollo de los planes y proyectos que terminarán por conformar la ciudad.

"Artículo 12 "Disponer con la debida autorización del Gobierno y con arreglo a los proyectos que se aprobasen, el modo y forma de aprovechar los terrenos que se ganen a la ría y al mar, para procurar todos los recursos posibles con destino a la ejecución de obras que exija el mejor servicio del puerto.

Artículo 13 "La Junta será precisamente oída en todos los asuntos que puedan afectar directa o indirectamente a las obras y servicios del puerto, y a su mejora y ensanche".

16. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Segunda 0498/077.

17. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Primera 0193/074.

18. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Primera 0188/078.

1.2.1. El "salto" del puerto a la nueva ciudad del Ensanche

Una vez constituida la Junta de Obras del Puerto, autorizada la recaudación de arbitrios para su financiación y designado el ingeniero director que había de encargarse de las obras de mejora de la ría y puerto de Bilbao (1877), Evaristo Churruca, compañero de promoción de Pablo Alzola, se iniciaba una nueva etapa de desarrollo, marcada por la expansión y modernización de las estructuras portuarias. Al tiempo que la ciudad iniciaba su expansión por los nuevos terrenos anexionados de la margen izquierda de la ría, el puerto acometía la propia siguiendo el mismo eje y, por tanto, manifestando una comunidad de intereses y una existencia ligada a aquélla, que había quedado manifiesta desde la misma elaboración del Plan de Ensanche. Obras de mejora de la ría y puerto interior de Bilbao que, siguiendo el proyecto de Evaristo Churruca y en coordinación con las practicadas por el Ayuntamiento, fueron cometidas a lo largo de la década de los años 80¹⁹.

La construcción del puerto moderno no tropezó con obstáculos, alcanzando un rápido desarrollo en su sector interior, desde El Arenal y Ripa, donde conectaba con los enlaces ferroviarios que partían de la estación de Abando, hasta los diques de San Mamés (Olabeaga). La Junta de Obras del Puerto, en base al plan de mejora de la ría y puerto interior de Bilbao elaborado por E. Churruca, entablaba negociaciones con el Ayuntamiento para acometer dichas obras. El dictamen emitido por la comisión municipal de Ensanche fue favorable, resultando, en consecuencia, aprobadas las mismas en sesión de 14 de febrero de 1881. Asimismo, adoptó la corporación el compromiso de construir el muelle de Ripa hasta el límite con la Compañía del Ferrocarril del Norte (estación de Abando), obteniendo de ésta en compensación terrenos para las obras del Ensanche (calle Bailén y Plaza Circular). De la gestión municipal derivó también la urbanización de la zona municipal de Uribitarte, así como el afirmado y mejora de los muelles de Marzana, Merced y La Naja, es decir, el frente portuario del barrio de San Francisco.

Para finales de la década de los 80, fruto del conjunto de actuaciones practicadas, además de la rectificación del cauce y la eliminación de depósitos acumulados en el fondo de la ría, se había conseguido en este sector del puerto interior: la habilitación de los muelles de Ripa y Uribitarte, así como del que se extendía en la margen derecha desde el Arenal hasta La Salve²⁰, donde se dispuso de un fondeadero de 1.500 m., lo que hacía un total de 1.750 m. lineales para atraque y cargaderos; la planchada de Uribitarte y el adoquinado de la zona de servicio; la instalación de cuatro embarcaderos salientes de madera, de 26 m. de longitud, desde La Salve hasta Ripa, y finalmente la construcción de instalaciones y mecanismos de servicio, tinglados para depósito de mercancías y grúas, móviles y a vapor, además de una fija de gran potencia instalada en La Salve (1886). Hasta entonces se dispuso tan sólo de cuatro grúas, fijas y de mano, que se localizaban en los muelles del Teatro, Arenal y Ripa, más tres que eran propiedad de la Compañía del Ferrocarril del Norte (Ripa) y una móvil de la Junta de Obras del Puerto en el Arenal. Respecto a los tinglados, dada la naturaleza de las mercancías que circulaban (bacalao, granos, cacao, azúcar, café y tejidos), bastaba con tinglados abiertos. De manera que se colocaron cuatro en la margen derecha (Teatro, Arenal y La Salve) y dos en la izquierda (Ripa y Uribitarte), para posteriormente ser ampliados debido al desarrollo del tráfico portuario, añadiéndose tres más en Uribitarte. El ensanchamiento de la vuelta de La Salve, la rectificación del cauce en la Ribera de Deusto, el corte y nuevo trazado de la curva de Elorrieta y la construcción de muelles, por ambas márgenes en su recorrido a lo largo de este sector, terminaron por configurar el moderno puerto interior.

En definitiva, la ría se convertía en un canal transitable hasta los muelles del Arenal para los buques de hasta 6 metros de calado y 90 metros de eslora, cuando hasta entonces tan sólo había sido posible para aquellos que no alcanzaban ni la mitad de calado, buques cuya capacidad media rondaba las 2.000-2.500 Tn., lo que permitió la reducción de los precios de los fletes y de los gastos en el tránsito por la ría. Era más que suficiente, dado que el 80% del tráfico se realizaba en la mitad inferior de la ría, por donde transitaban las embarcaciones de mayor porte dedicadas al transporte del carbón y del mineral de hierro²¹.

19. La obra *Bilbao 1860-1895*. Pedro Telesforo Errazquin, publicada por el Museo Vasco (Bilbao, 2000) con fotografías del fondo P. T. Errazquin que se conserva en dicha institución desde 1995, permite visualizar los cambios operados en el cauce de la ría y su evolución hasta la configuración del puerto moderno.

20. Como se ha dicho, el trazado de muelle y encauzamiento de la ría en la Sendeya estuvo ya concluido en torno a 1870, lo que dio lugar también a un paseo que daba continuación al del Arenal y enlazaba con el del Campo Volantín.

21. Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao 1879-1880, p. 56.

Este sector portuario de Ripa-Uribitarte comenzaba asimismo a asumir unas funciones industriales y terciarias, autorizándose la construcción de almacenes y talleres diversos (maderas, carpintería y aserrado, bacalao, etc.), líneas ferroviarias, la aduana (1890) y demás usos similares. La Compañía de los Ferrocarriles del Norte (1878), con su estación en Abando, y la del Ferrocarril Bilbao-Portugalete (1888), con la propia en Ripa, establecieron un servicio de transporte combinado mediante un pequeño ramal que unía ambas estaciones²², ramal, en pendiente y en plena travesía urbana, que era motivo de retrasos, accidentes y averías. El Plan de Ensanche contemplaba dichos usos no residenciales, pero aún y todo se introdujeron modificaciones respecto al proyecto original y se procedió a la formación de un expediente especial (18.01.1883), dadas las limitaciones de espacio. La saturación, el conflicto de usos del suelo, la disparidad edificatoria y la degradación se harían presentes en esta ribera industrial y portuaria, localizada en el espacio central de la ciudad, interfiriendo en los usos residenciales contiguos, Ensanche de Abando y casco antiguo, y rompiendo su comunicación e imagen de conjunto (rampas de Uribitarte). No es de extrañar que, para inicios de los años 90, resultaran ya mezquinas las zonas marítimas de estos nuevos muelles de la margen izquierda de la ría, por lo que se acometerá durante el primer tercio del siglo XX, en diferentes fases, la organización portuaria de la vega de San Mamés, Zorroza y Deusto, una vez consumada la anexión total de Abando (1890) y la de Deusto (1924).

1.2.2. La configuración de la "columna vertebral" del espacio urbano de la Ría

No obstante, las mejoras del puerto interior no eran la solución, había que sacar el puerto al exterior, más allá de la desembocadura de la ría para conseguir una zona abrigada de grandes dimensiones y con buenas condiciones de calado donde pudieran recalar las embarcaciones de mayor porte. Se imponía la construcción del puerto exterior en El Abra, obras que dieron comienzo a finales de la década de los ochenta, no sin las reticencias de un sector de la Junta de Obras del Puerto, al que pertenecía el empresario Ramón de la Sota²³, que apostaba por potenciar el área portuaria interna bilbaína, unida por ferrocarril a Castilla, el Mediterráneo y Francia.

Desde el frente contrario, Julio Lazurtegui llamaba a desechar el temor sentido por algunos de que el importante centro comercial que se formase al pie del Serantes hiciera disminuir la actividad fabril y comercial existente a lo largo de la ría²⁴. En sus estudios marítimos y económicos, mostraba los cambios adoptados por los "mayores monstruos del Océano", Londres, Hamburgo, Bremen, Burdeos, distanciados de sus respectivas metrópolis. Cambios que venían a confirmar la tendencia manifiesta en las grandes urbes marítimas de la necesidad de desdoblarse, de relegar al interior el tráfico realizado por vapores de menor calado y de establecer "sucursales o antepuertos" cerca o en la embocadura de sus vías de acceso para uso de las embarcaciones mayores, "para los cuales la economía de tiempo y la supresión del grave riesgo, que correrían penetrando Ría adentro, son base esencial de su negocio"²⁵. Desde esta perspectiva, basaba sus propuestas de desarrollo territorial para Bilbao en el impulso del comercio internacional a través del puerto exterior, motor del desarrollo económico al generar la creación de industrias transformadoras en las márgenes de la ría y éstas a su vez propiciar la actividad comercial y dar movimiento a los ferrocarriles y a la navegación por dicho curso fluvial.

Finalmente, la Junta de Obras del Puerto resolvió dar comienzo a la construcción del puerto exterior de El Abra, contando con el apoyo activo del Ayuntamiento de Bilbao. En concreto, a Madrid se trasladaron en 1888 el entonces alcalde Celestino Ortiz de la Riva y el teniente de alcalde José María Lizana, junto a otros comisionados de la Diputación y de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, para negociar la subvención de las obras con el Ministerio de Fomento, a las cuales contribuyó también la corporación municipal con el abono de un 3,27% del presupuesto, lo que

22. NOVO, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco...*, op. cit., pp. 325-326.

23. PUERTA, N. de la: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994, p. 99.

24. El sentir de J. Lazurtegui, presidente del Círculo Minero y vicepresidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, queda recogido especialmente en sus obras *Un modelo para España: cartas alemanas (1902-1903)*, *La idea de la Unión Ibero-Americana y su desenvolvimiento en Vizcaya (1904)* y *El comercio ibero-americano por el Puerto de Bilbao (1907)*, en las que su proyecto de modelo territorial alcanza la máxima concreción, como ha sido analizado con detalle en GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009, Vol. II, pp. 204-206.

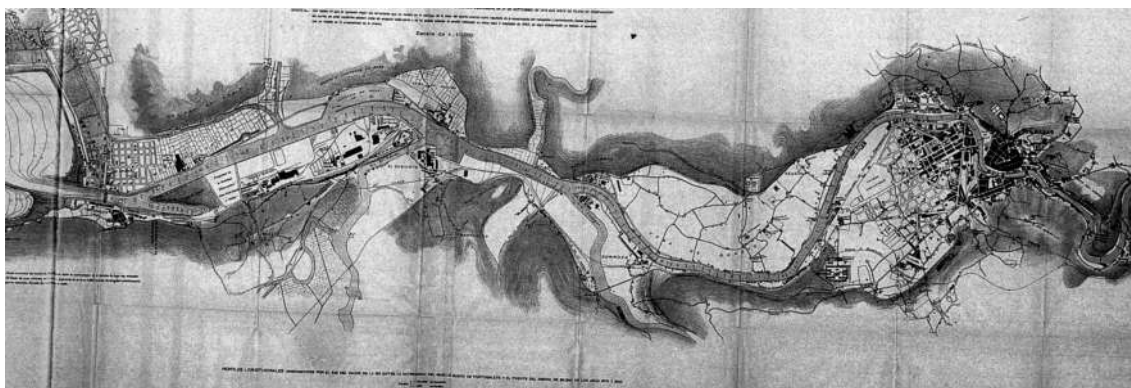
25. LAZURTEGUI, J.: *El comercio Iberoamericano por el Puerto de Bilbao*, Sociedad Bilbaína de Artes Gráficas, Bilbao, 1907, p. 158.

hacía un total de un millón de pts²⁶. En septiembre de 1889, la Reina María Cristina, en su visita a Bilbao, inauguraba las mismas.

En esta etapa inicial, el aprovechamiento comprometió a una zona de aproximadamente 300 ha., de un total de 2.000²⁷. Con el “muelle de hierro” se eliminó la barra de Portugalete y se fijó un canal de navegación permanente que, en pleamar, permitía el acceso a las embarcaciones de más de 7 metros de calado, 90 metros de eslora y capacidad de transporte de 3.000 toneladas. El dique de Santurtzi y el contradique de Algorta estuvieron concluidos en 1903, lo que permitió contar con aguas al abrigo y con profundo calado, de entre 9 y 15 metros, que posibilitaban recalar a los navíos de 7.000 toneladas de peso muerto²⁸. Para la organización de esta área abrigada se dispuso de un muelle de atraque adosado a Santurtzi, el muelle Reina Victoria Eugenia (1906-1913), que acogía al depósito franco (1910), y de una dársena para embarcaciones menores en Algorta. Portugalete y Santurtzi pasaban a formar parte del puerto exterior de Bilbao, lo que supuso para la villa portugaluga la pérdida paulatina de las funciones turísticas que había desempeñado, debido a la desaparición de la playa y a la proliferación de las actividades portuarias e industriales en su entorno²⁹.

A la configuración de la estructura portuaria de la mitad inferior de la ría contribuyeron las obras, fundamentalmente de construcción de muelles, llevadas a cabo por compañías mineras (Orconera Iron Ore C. L., Franco Belga, Luchana-Mining, The Bilbao River & Cantabrian Railway Co.) e industriales (A.H.B., San Francisco, La Vizcaya) instaladas en la margen izquierda de la ría desde el Kadagua hasta las que habían sido playa y marismas de Sestao, que fueron desecadas. A continuación, aguas abajo, se habilitó una amplia dársena, que daba paso al cargadero de mineral del ferrocarril de Galdames³⁰. En cuanto a la margen derecha, para 1860 se habían practicado ya el saneamiento, la desecación y nuevos cauces de la marisma de Lamiako, comprendida dentro de la gran propiedad de Máximo Aguirre, que se extendía desde el monte Axpe en Erandio hasta las dunas de la playa de Areta y que era defendida por un muelle y el camino de sirga, terrenos donde aquel proyectaba levantar la *Nueva Población de Baños llamada de Lamiako*³¹. Paralelo a este muelle interior que defendía la vega, se construyó un dique sumergible en las pleamares vivas, alineándose esta orilla hasta Areta³², y aguas arriba, se rectificó el cauce en Axpe y se dispuso una dársena.

Se configuraba, en consecuencia, la “columna vertebral” del espacio urbano que desde Bilbao se extendía hacia el mar, con una nueva ría y puerto construido que constituían la estructura básica de la futura aglomeración urbana bilbaína, a la que se irían insertando ferrocarriles, carreteras, industrias.



Fuente: “Evaristo de Churruga Plano General del Abra y Ría de Bilbao. Bilbao 1905”, en *La Cartografía Urbanística en Bizkaia entre 1857 y 1956*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1999, Figura 12.

26. SERRANO, S.: “Ortiz de la Riva Allendesalazar, Celestino”, en *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución liberal...*, op. cit., pp. 539-548.

27. GARCÍA MERINO, L. V.: *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, IVAP, Oñati, 1987, p. 188.

28. CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO: *El puerto de Bilbao y su área de influencia*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, 1970, p. 515.

29. GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: La Ría de Bilbao*, Fundación BBV, Bilbao, 2001, Vol. II, pp. 503 y ss.

30. Los pormenores de dichas obras se pueden seguir en el volumen II de la anteriormente citada GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: La Ría de Bilbao*.

31. J. M^o BEASCOECHEA analiza el proyecto en su obra *Propiedad, Burguesía y Territorio. La conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao (1850-1900)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2007.

32. GARCÍA MERINO, L. V.: *La formación de una ciudad industrial...*, op. cit., p. 176.

2. LOS PLANES DE EXTENSIÓN DE BILBAO (1890-1927): LAS NUEVAS ANEXIONES TERRITORIALES Y LA CIUDAD PORTUARIA

El Bilbao moderno representaba a la ciudad financiera y de servicios, no obstante, más allá de su caracterización funcional Bilbao era un puerto, dada su fuerte presencia física, el impulso de sus actividades y su significativo papel institucional. Un puerto que fue creciendo a medida que la ciudad extendía sus límites y que asimismo asumiría la gestión de la planificación urbana, entrando en un juego de intereses con la administración local, una vez que se iniciara el camino hacia la ordenación del crecimiento de Bilbao y su área de influencia.

2.1. Un puerto en expansión: la vega de San Mamés, Zorroza y el futuro canal de Deusto

El moderno Ensanche de Bilbao llevaba una marcha lenta. A comienzos de la década de los 90, es decir, quince años después de la aprobación del Plan, tan sólo la cuarta parte de la vega de Abando se encontraba cubierta con construcciones, 294 construcciones para ser más exactos, según datos que proporciona el Padrón de Fincas Urbanas de 1892, esto es, “menos del 17% del total de la ciudad, lo que daba una media de 18 edificios anuales desde la aprobación del proyecto”³³. Dicho de otro modo, sólo uno de cada seis edificios de Bilbao (1.758) se localizaba en el Ensanche. Pero incluso la mencionada cifra de 294 edificios debe ser matizada, como apunta J. M^a Beascochea, “ya que al menos el 10% eran de uso industrial exclusivo (almacenes, talleres, fábricas...) y una parte importante -sobre todo en la zona de las calles Estación (Navarra), Amistad y Sierra (Buenos Aires)- se levantaron antes de 1876”³⁴. Será este sector próximo a la ría y a los enlaces ferroviarios el que, desde el arranque de Ripa, irá adquiriendo un máximo desarrollo industrial y portuario en la década de los 90. De ahí que dicho autor señale como Ensanche “real” el comprendido dentro de la línea que marcan las calles Alameda Recalde, Plaza Elíptica, Elcano y Alameda Urquijo, límite de la zona edificada o próxima a edificarse en dicha fecha, marcando la Plaza Elíptica la frontera de lo urbano.

En el seno de este nuevo Ensanche, la calle Estación se distinguía por el nivel de precios de sus viviendas, 1.605 pts. de valor medio, por encima de la Gran Vía (1.237 pts.). Dicha vía de enlace entre el casco antiguo y la ciudad nueva, así como la Plaza Circular articulaban las comunicaciones del Ensanche y del puerto. En las cercanías, se levantaba la Alhóndiga Principal, conocida también como Alhóndiga de Barroeta Aldamar (1887), que gozaba, por tanto, de emplazamiento ventajoso, cerca de los muelles de la ría y de los enlaces ferroviarios de la Compañía del Norte y del Ferrocarril Bilbao-Portugalete, que daban servicio al puerto.

Junto a la nueva alhóndiga, reforzando la orientación portuaria e industrial que estaba tomando este sector de la ribera de Abando, se ubicaría la nueva aduana³⁵. En el debate generado en torno al proyecto para su construcción, planteado por la Junta de Obras del Puerto hacia 1883, se dejaban traslucir los recelos ante el “salto” de Bilbao a la otra orilla. Las diferencias surgían a la hora de decidir su emplazamiento, que enfrentó a los defensores del casco antiguo y a los partidarios de su localización externa en la zona portuaria del nuevo Ensanche, en Uribitarte. Y es que la aduana era uno de los símbolos de la ciudad tradicional y mercantil. Finalmente daban comienzo sus obras en 1890 en Uribitarte, junto a los muelles y los enlaces ferroviarios.

Sin embargo, el sector portuario e industrial de Ripa-Uribitarte, colindante con el “Ensanche privilegiado”, se había desarrollado al margen de la ordenación contemplada en el Plan, caracterizándose, como se ha dicho, por la diversidad edificatoria, la amalgama de usos y la falta de cohesión con el entorno residencial, lo cual se agravaba por el hecho de su localización en una zona central y privilegiada de la ciudad. El propio Pablo Alzola, en un artículo publicado en *La República* en 1893, se lamentaba del sacrificio que en el centro de la ciudad, el Arenal y el Campo Volantín, se había realizado para beneficio de la navegación y el comercio y en perjuicio de los espacios públicos de recreo y ocio, “siendo así que sobran en la Ría fondeaderos para un comercio muchísimo mayor que el de

33. BEASCOECHEA GANGOITI, J. M^a: “La Construcción urbana del nuevo hospital en Basurto y su inserción urbana en Bilbao”, en GONZÁLEZ PORTILLA, M. y ZÁRRAGA SANGRONIZ, K. (eds.): *Hospital de Bilbao y transición sanitaria. Enfermedad y muerte en Vizcaya, 1884-1936*, Ikur S.A., Bilbao, 1998, p. 167. Dicho autor nos remite también a la fuente A.F.B. Administrativo, Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial, nº 2, así como a BEASCOECHEA GANGOITI, J. M^a “Propiedad y élites urbanas en Bilbao a finales del ochocientos”, en *II Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*, Barcelona, 1994.

34. GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco...*, op. cit., p. 379.

35. La aduana se estableció en 1841 en el antiguo convento de Agustinas de Santa María, en la trasera de la iglesia de San Nicolás.

Valores medios de Rentas Brutas en Viviendas Individuales (1892)

Distritos y calles	Valor medio (pts.)
BILBAO LA VIEJA Cantarrana, Cantarrana Alta y Cantarrana San Esteban	154
SAN FRANCISCO San Francisco Hernani	446 433
LAS CORTES Cortes Gimnasio y Amparo Zugastinovia, Vista Alegre, Machín y Plaza de la República	307 243 215
HOSPITAL Achuri	324
MERCADO Tendería Belosticalle	501 576
SANTIAGO Correo Bidebarrieta Lotería y Banco de España Nueva y Santa María	1.785 1.559 1.824 1.051
SAN NICOLÁS Campo Volantín y Huertas (Chalés) Campo Volantín y Huertas (no Chalés), Zona de Tívoli-Castaños y Cristo Estufa	2.916 326 1.612
ENSANCHE Gran Vía Estación Hurtado de Amézaga Gardoqui, A. Urquijo y Bertendona (Chalés) Ibañez de Bilbao Alameda San Mamés Fernández del Campo Rivero Gordóniz San Nicolás de Olabeaga y Fray Juan de Zorroza	1.237 1.605 854 4.169 1.007 260 353 224 235 139

Fuente: GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo*, Fundación BBV, Bilbao, 1995, p. 387 y datos proporcionados por el autor J. M^a Beascochea.

esta plaza y, en cambio, faltan a Bilbao paseos”, al tiempo que resultaban ya escasas las zonas marítimas de los nuevos muelles de la ría³⁶.

En cuanto al sector portuario que desde Uribitarte se extendía hasta Olabeaga, aunque activo en cuanto a la actividad marítima se refería, sin embargo, se hallaba sin urbanizar y con un grado de ocupación muy bajo, limitado a ciertas instalaciones de madera y aserrado (fábrica de aserrar madera de Arana e Hijos y la Compañía de Maderas) y, ya en Olabeaga, en torno a los Diques Secos, diversos talleres de fundición, maquinaria y calderería naval (Juan de Anduiza, Viuda de Cortina y Vidaurrázaga, Averly y Cía.).

Por estas fechas, concretamente en 1890, la anteiglesia de Abando se había incorporado en su totalidad al municipio bilbaíno y, en consecuencia, seis años después se iniciaba el proceso de ampliación del Plan de Ensanche, que incluiría los nuevos terrenos anexionados de Basurto, Olabea-

36. EREÑO, J. A. e ISASI, A. (eds.): *La cuestión del Ensanche de Bilbao*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2000, p. 224.

ga y Zorroza. Dicho proceso se demoró hasta quedar fijados los límites del nuevo plan y someterse a concurso público la elección del proyecto, resultando ganador en 1905 el de Federico Ugalde. Un proyecto que suponía dar continuidad al anterior de Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro, al primar la cuadrícula sobre las necesidades circulatorias y los condicionamientos topográficos, ordenación que se hizo extensiva al frente portuario de Abando-Ibarra hasta Olabeaga. Dicho frente adoptaba una trama similar a la proyectada en 1876 en base a manzanas ordenadas y regulares en toda su extensión, pero se prescindía de la dársena de flotación contemplada con anterioridad, cuadrícula que se aplicaba también en el sector portuario de Zorroza. Sin embargo, terminó imponiéndose una realidad bien distinta.

Por su parte, la Junta de Obras del Puerto había redactado ya a lo largo de esta primera década del XX su proyecto para habilitar el frente portuario de la llamada vega de San Mamés (Abando-Ibarra hasta Olabeaga), que suponía dar continuidad al sector de Uribitarte y comprendía los muelles de Churruca, Abando y Helguera hasta dar con las instalaciones de la factoría naval Euskalduna. Dicha Compañía, constituida en 1900, reformó las instalaciones adquiridas a la sociedad Diques Secos de Bilbao, construyó un muelle a lo largo de la margen izquierda de la ría, ensanchó los dos diques antiguos, reformó los talleres y construyó un tercer nuevo dique, "además de que poco a poco se fueron adquiriendo pequeños terrenos colindantes para dar forma a la superficie que había de ocupar el astillero"³⁷. De manera que eran prácticamente nulas las posibilidades de un aprovechamiento portuario en dicho enclave, condicionado como estaba además por una topografía abrupta que reducía el suelo urbano a una estrecha franja a orillas de la ría.

En torno a 1915 dieron comienzo los trabajos en Abando-Ibarra, que se prolongaron en la posterior década (tinglados, viales, ferrocarril, grúas), al tiempo que se barajaban alternativas de uso para esta vega urbanizable. El proyecto incluía la creación, en la llamada Campa de los Ingleses, de una zona comercial de grandes almacenes, plan para cuya ejecución la Junta de Obras del Puerto trató de atraerse al Ayuntamiento y a propietarios privados de los terrenos de dicha vega. La falta de espacios para esparcimiento y ocio y la irregular edificación llevada a cabo en la zona portuaria de Ripa y Uribitarte fueron los argumentos esgrimidos en un debate municipal que, sin duda, trascendió a la opinión pública. El rechazo mostrado no era contra el proyecto en sí mismo, sino contra una posible ejecución práctica que no contemplara ambos factores, haciéndose hincapié en los perjuicios que reportaría a la ciudad su realización sin la aplicación de una normativa específica al respecto:

"Si la construcción de los proyectados almacenes se acomete aun dentro de lo permitido por las Ordenanzas municipales, fácil es que alcancen una excesiva altura y tengan un aspecto caprichoso y arbitrario, del que cada dueño de a la conveniencia particular de su destino, y de ello se han de deducir grandes males: el de que, por exceso de elevación, se cierre el horizonte del Parque, tapando la grata perspectiva que le da la vista de Artxanda con sus estribaciones. Si la altura de las edificaciones es alta tendrá aquel paraje un aspecto antiestético, agravado por el lugar del emplazamiento, semejante al que tienen las edificaciones acometidas desde la Aduana hasta la Grúa Grande [La Salve]" (La Gaceta del Norte, 27.11.1920)

Se quería garantizar que la zona comercial proyectada se construyera en las mejores condiciones técnicas, sujetándose a "especiales reglas" mediante las cuales "se debía imponer a las construcciones una altura menor y uniforme" y a los almacenes una disposición que pudiera dar lugar a "una serie de inmensas terrazas, lo menos discontinuas posibles, enlazadas entre sí y con el Parque". Uniformidad de las construcciones, regular distribución y cuidada estética que suponían preservar este espacio central de la ciudad y proporcionar en él alternativas de ocio para la población joven bilbaína, que encontraría en las terrazas mencionadas el "sustitutivo del campo" del que se les iba a privar. Un debate, de tintes similares, que ha "resucitado" casi un siglo después con motivo de las diferentes actuaciones llevadas a cabo en el nuevo Abando-Ibarra (Centro comercial Zubiarte, torre de Iberdrola, plaza Euskadi).

Para entonces, se haría manifiesto un problema que estaba convirtiéndose en crónico en el puerto de Bilbao, la necesidad de suelo para dar mayor amplitud a las zonas de servicio, de sección reducida, una media de 16,50 mts. En las mismas, se debía dar cobertura a las voluminosas descargas de los buques que, como los de la Compañía Vasco Andaluza, transportaban maderas y productos colo-

37. HOUPY, S. y ORTIZ-VILLAJOS, J. M^º (dirs.): *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, LID Editorial, Madrid, 1998, p. 82.

niales. Necesidad de suelo que tropezaba también con la ocupación y la actividad derivada de las fábricas y talleres de madera que se levantaban en estos muelles de Churrua y Abando. Finalmente, por Real Orden de 13 de febrero de 1931 se daba a la vega de San Mamés un aprovechamiento predominantemente portuario y, considerada ésta como única posible zona de expansión del puerto interior de Bilbao, se planteaba el aprovechamiento racional de sus terrenos. No obstante, la ampliación de este sector portuario se vio supeditada a los intereses ferroviarios existentes y manifiestos desde la constitución de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de la provincia a comienzos de la década de los años 30, cuyo objetivo era conseguir el enlace directo de los muelles de Bilbao con la red de ferrocarriles de Bizkaia y la creación de una estación marítimo-ferroviaria en San Mamés, lo que supuso más adelante privar al puerto de suelo para su expansión, que hubo de compartir con Renfe.

En cuanto al desarrollo del sector de Zorroza, se preveía el ensanche de la ría, la construcción de un muelle longitudinal en condiciones de prestar servicio a embarcaciones de gran tonelaje, proyecto primitivo de 1915, y la conexión con la red de ferrocarriles. El frente portuario fue habilitado en toda su extensión en 1935, obteniéndose una zona de atraque con calado de 7 mts. en bajamar y otra de servicio, de 30 mts. de ancho, dotada de grúas y líneas ferroviarias. En este puntal de Zorroza, libre de los condicionamientos físicos del monte Cobetas, el puerto compartió suelo con la industria desde fechas tempranas. Durante el proceso de industrialización moderna fueron levantando sus instalaciones en esta orilla izquierda de la ría Jabonera Tapia (1863), Electra Nervión (1894), Talleres de Zorroza (1894) y Molinos Vascos (1924), configurando con las de la margen contraria de la ribera de Deusto (Talleres de Deusto, Tubos Forjados, Talleres Ibaizabal, etc.), uno de los ya entonces más significativos asentamientos industriales de la aglomeración bilbaína.

Por último, la Junta de Obras del Puerto abordaba un nuevo proyecto para su expansión en el momento en que Diputación y Ayuntamiento de Bilbao sometían a debate la elaboración de un plan urbanístico, de carácter comarcal, que incluyese a Bilbao y su área de influencia, en breve ampliada con las anexiones de Begoña, Deusto y la parcial de Lutxana (Erandio) en 1925. Las tres instituciones aunarían esfuerzos e intereses para la elaboración definitiva de un verdadero plan urbanístico, por entender que la problemática debía ser abordada desde un ámbito institucional más amplio que el del municipio³⁸.

Pese a que el proyecto definitivo para llevar a cabo un plan de extensión de Bilbao y las nuevas zonas anexionadas fue sometido a concurso por el Ayuntamiento de Bilbao, en las bases del mismo se exigía como condición seguir los estudios realizados años atrás por la Comisión de Accesos que, tras su reestructuración en 1924, integraban Diputación de Bizkaia, Ayuntamiento de Bilbao y Junta de Obras del Puerto³⁹. Éstas dos últimas instituciones fueron las directas responsables de la definición del proyecto final, manifiesto en el Plan de Extensión de Bilbao de 1927-29, que supuso el triunfo de la ciudad portuaria. La aprobación de dicho Plan supuso para el Ayuntamiento descartar la habilitación de los muelles de Ripa, Sendeja y el Arenal como espacios verdes o para esparcimiento y ocio; proyectar los nuevos puentes de Buenos Aires y de Deusto que enlazaban con las zonas anexionadas como móviles para facilitar el paso de las embarcaciones, y modificar el plan de Ensanche de Deusto para incluir en el mismo el canal de Deusto, ya aprobado por la Junta de Obras del Puerto (1927), creándose una comisión mixta con tales fines.

El proyectado canal de la ría en Deusto contemplaba como objetivos⁴⁰: la creación de una zona marítimo-industrial conectada con los medios de transporte, la habilitación de un área comercial en la vega de Deusto, necesaria para la población contigua, el paso de ferrocarriles de vía ancha a la margen derecha de la ría para comunicar todas las zonas industriales y unir todos los muelles entre sí, el aprovechamiento del cauce existente como dársena industrial y de almacenamiento de gabarras, dar facilidades para que remontasen hasta los muelles de Abando los buques de 10.000 tn. de carga y favorecer las comunicaciones para el tráfico rodado entre ambos márgenes de la ría a través de un puente elevado que conectaría desde el Hospital civil hasta el Colegio de Sordomudos de Deusto. En definitiva, un plan ambicioso que pretendía dar solución a las necesidades del Puerto, a falta de muelles de atraque, pero además, solventar la falta de conexión entre ambas orillas y habilitar nuevos espacios para usos comerciales e industriales. También se trataba de un plan de elevado presupuesto y para cuya materialización había que conjugar los intereses urbanísticos, ferroviarios y

38. AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, p. 205.

39. *Ibidem*, p. 195.

40. Una exposición detallada del proyecto se encuentra en la Memoria de la Junta de Obras del Puerto correspondiente al año 1927.

privados, de ahí que fuera objeto de numerosas modificaciones y de un terrible retraso en su ejecución, de hecho no fue hasta 1968 cuando se inauguró la simple dársena a que quedó reducido el ambicioso canal.

2.2. La fractura interna de la ciudad

A comienzos del siglo XX Bilbao era una ciudad que había triplicado su tamaño, fundamentalmente con las ampliaciones de la margen izquierda de la ría, donde sin embargo, la población crecía despacio (Ensanche, Basurto, Olabeaga, Zorroza). Una población que alcanzaba los 100.000 habitantes y cuyas mayores densidades se concentraban en el casco viejo y en los barrios obreros próximos (Bilbao la Vieja, san Francisco, Cortes). Si éstos últimos se encontraban afectados por la falta de higiene y de saneamiento, las enfermedades y la mortalidad, el centro neurálgico de la ciudad, que aún continuaba siendo el casco antiguo, si bien iniciaba su desplazamiento hacia el Ensanche (plaza Circular), lo estaba por el tráfico intenso de personas y mercancías, la conflictividad de usos (ferroviarios, portuarios, industriales, residenciales) y la carencia de espacios públicos para ocio y esparcimiento. Los sucesivos intentos de reforma que se fueron planteando se centraron en la ciudad antigua, por tratarse de operaciones más lucrativas que las posibles a efectuar en los barrios obreros.

Evolución de la población de Bilbao 1877-1930 (cifras, porcentaje, r)

Años	Habitantes	r	%
1877	39.695		100,00
1887	60.421	4,29	152,21
1900	93.250	3,39	234,92
1910	106.592	1,35	268,53
1920	131.827	2,15	332,10
1930	161.987	2,08	408,08

Fuente: GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009, Vol. I, p. 81.

En 1902 el grupo socialista en el Ayuntamiento valoraba las oportunidades de negocio que brindaban ciertas actuaciones inmobiliarias, derivadas de la Ley de Reforma interior de 1895. Dicha ley permitía expropiar la superficie necesaria para ensanchar los viales de los cascos antiguos, financiándose la operación mediante el aprovechamiento de los nuevos solares resultantes, que se revalorizaban y en los que se podían construir oficinas o viviendas. De ahí que los concejales socialistas presentaran ante el consistorio la propuesta de reforma interior de Bilbao, una propuesta que resultaba lucrativa para el Ayuntamiento y que evitaba que los intereses privados se beneficiaran: "¿Podemos permanecer en esta indiferencia sin añadir nada nuevo, sin meter la piqueta del progreso en esas ruinas de la antigüedad [casco viejo] para construir en su lugar viviendas modernas, amplias y cómodas?"⁴¹. Pese a ser aprobada la moción, se dilató en el tiempo la elaboración de un proyecto concreto y definitivo.

Posteriores intentos de reforma interior urbana fueron los emitidos por Pablo Alzola en 1904, Pedro Guimón en 1916 y Antonio Bandrés en 1920 ante la falta de salubridad urbana, los problemas circulatorios y la desconexión entre las dos orillas de la ría, anteproyectos que tampoco encontraron respaldo y fueron archivados. En 1922 la reforma fue planteada de nuevo, esta vez era el arquitecto y urbanista Secundino Zuazo el que lo presentaba. Su proyecto se centraba en dos áreas⁴²: el casco antiguo y el sector portuario de Ripa. La actuación propuesta para el casco antiguo no constituía sino una síntesis de las diseñadas previamente por Pablo Alzola y Pedro Guimón, al plantear el trazado de una avenida central que penetraba por el casco desde el Arenal hasta San Antón. Sin embargo, el proyecto de Zuazo ha de ser valorado porque, más allá de plantear una reforma viaria, incidía en la

41. Archivo Municipal de Bilbao. ES48020AMB-BUA310814, 311555 y 316685. Propuesta y evolución de su moción.

42. *Reforma viaria parcial del interior de Bilbao* [Manuel C. Mañas y Secundino de Zuazo Ugalde], Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, 1987, p. 65 y 76.

adopción de un nuevo modelo de trama urbana, un modelo que tomaba a la línea portuaria como eje central, fundamentándose precisamente en la centralidad geográfica y urbanística de dicho enclave, así como en la expansión económica que vivían las actividades vinculadas al mismo en torno a los años de la Primera Guerra Mundial. Su reforma suponía la inserción del puerto en la ciudad, en la ciudad habitada, reordenando las márgenes de la ría y potenciando asimismo la actividad naval. Como ha señalado C. Sambricio, Zuazo tomó como referencia el crecimiento de la ciudad alemana de Hamburgo, cuya prosperidad se basó en los grandes depósitos en las márgenes del río⁴³.

Para potenciar las funciones portuarias de Ripa, Secundino Zuazo ideaba crear dos niveles de usos: uno inferior al pie de la ría, destinado a muelles, ferrocarriles y áreas de carga y descarga con acceso al muelle de Uribitarte, y otro superior, donde proponía una nueva composición de manzanas para levantar un rascacielos, dividido en cuatro bloques y con cubierta común, destinado a usos comerciales, que eran reclamados por el municipio en sustitución de los viejos almacenes, talleres y tinglados de Ripa. Un símil de las ciudades americanas que seguían modelos arquitectónicos de la Escuela de Chicago, ciudad norteamericana a la que miraban los artífices del Bilbao moderno para emular, como así lo hicieron Pablo Alzola o Ricardo Bastida.

La reforma de Zuazo era la apuesta por el Bilbao del futuro, por la nueva ciudad portuaria. El arquitecto captaba la función portuaria bilbaína, en ascenso, potenciaba el carácter central del puerto, redefinía sus usos, sumando e integrando el comercial (oficinas, servicios, comercios), necesario para una población urbana en fase de crecimiento, y eliminaba el factor de segregación espacial existente, contribuyendo con ello a propiciar la conexión entre el Bilbao antiguo y el Ensanche. La unión se veía reforzada en su propuesta con la apertura del puente de la calle Sierra -actual Buenos Aires-, que ya no desembocaría en el ayuntamiento, puesto que proyectaba levantar una nueva casa consistorial en el corazón de la ciudad, en el Arenal.

En consecuencia, se trataba de un proyecto de reforma más novedoso que los presentados hasta la fecha, al plantear un nuevo modelo de trama urbana con clara visión de futuro, fundamentalmente por el hecho de recuperar el puerto para la vida pública (servicios y comercios), para los ciudadanos (tránsito y comunicaciones), y por la conexión mediante puentes que preveía, hasta entonces omitida, factor de cohesión para una ciudad con problemas de segregación. Pero, la oportunidad se perdió, de hecho, no ha sido hasta la reciente regeneración urbana acometida en Bilbao cuando se han solventado estos problemas y se han “devuelto” la ría y el puerto a la ciudad.

Progresivamente el proyecto fue perdiendo los iniciales apoyos institucionales, básicamente del Ayuntamiento y de la Junta de Obras del Puerto, al cargar sobre los presupuestos municipales un gasto de parte de las obras que ascendía a 10 millones de pesetas. Ello, sumado a las 236 reclamaciones presentadas, entre las cuales se encontraban las sociedades, corporaciones y bancos más importantes de Bilbao, derivó en la negativa de la administración local a tramitar el proyecto. Como apunta C. Sambricio, las voces discordantes “destacaron que nada se solucionaba con derribar casas modestas para levantar edificaciones caras”⁴⁴. Tras un largo proceso de recursos y alegaciones, finalmente en 1927 el Ministerio de Gobernación emitía un dictamen desfavorable al concesionario, basado en que no resolvía los problemas de salubridad del casco urbano, ni los circulatorios, lo que significaba dar la razón al Ayuntamiento.

3. LAS TENTATIVAS DE UNA PLANIFICACIÓN COMARCAL

Pablo Alzola, el ideólogo de la ciudad moderna, no dedicó ninguno de sus escritos, numerosos y de variada temática por otro lado, a exponer con mayor concreción su modelo metropolitano. Las ideas contenidas en ciertos artículos permiten intuir el indudable referente que para él constituían las ciudades norteamericanas, creadas “con sujeción a planos, en los que se admira la grandiosidad de las miras expansivas y la previsión del acrecentamiento extraordinario de los primitivos núcleos urbanos”⁴⁵. Incidía en el cuidado de la administración pública de aquellas poblaciones nacientes en la

43. SAMBRICIO, C.: *Madrid y sus anhelos urbanísticos. Memorias inéditas de Secundino Zuazo, 1919-1940*, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional-Ed. Nerea, Madrid, 2003, p. 41.

44. *Ibidem*, p. 44.

45. ALZOLA, P.: “Los parques americanos y Bilbao”, en *Euskal-Erria: revista bascongada*, t. 29 (2º sem. 1893), p. 226.

preparación de los planos y la apertura de las arterias y vías principales; la instalación de ferrocarriles y tranvías para facilitar las comunicaciones del centro con los suburbios; el drenaje o saneamiento del terreno en las zonas dedicadas a la edificación, y sólo obrando con previsión para crear las grandes avenidas con antelación a las construcciones". Idea básica que subyace en el concepto metropolitano de articular una red viaria y ferroviaria que favorezca el enlace entre la ciudad central y sus diferentes unidades en la que Pablo Alzola se reafirma con la entrada en funcionamiento del ferrocarril Bilbao-Portugalete, concebido por él: "La vía férrea de Portugalete se asemeja por la densidad de la población y los elementos de vida de la zona que recorre [margen izquierda de la ría de Bilbao], a los ferrocarriles metropolitanos del interior y arrabales de las grandes ciudades"⁴⁶. Ferrocarril que, desde el centro bilbaíno, realizaba su recorrido siguiendo la ría y el puerto, en estrecha simbiosis, hasta la desembocadura.

En cuanto a la organización interna de la ciudad central de las metrópolis norteamericanas que Alzola tomaba como modelo, la misma se articulaba en base a un distrito de negocios, sede de edificios donde albergar bancos, escritorios y oficinas, para así "evitar la pérdida de tiempo inherente a los largos recorridos", distrito que se rodeaba de barrios residenciales de baja densidad. Sus ejemplos hacían referencia a la ciudad de Chicago, aunque admitía que se pudiera dar como respuesta que ni "estamos en el país de los yankees, ni Bilbao es Chicago", pero similar organización se apreciaba descendiendo a escalas menores.

Ciertamente, su visión de la metrópoli bilbaína no dejó de ser sino una mera formulación, en el sentido de que no derivó en la plasmación práctica de un proyecto o plan que contemplara la organización y planificación futura del territorio que se extendía desde Bilbao a El Abra. No obstante, en el propio trazado de la línea ferroviaria de la margen izquierda, ya señalada, en el diseño que proponía de "cinturón verde" urbano, al estilo americano, con paseos y parques encadenados para esparcimiento y ocio, o del propio Ensanche, convertido en lugar central donde había de levantarse una población "bella, elegante y sujeta a principios científicos", se perciben algunos de los elementos que aportan una dimensión metropolitana a la ciudad.

Esta idea de la proyección territorial de la ciudad comenzó a ser objeto de debate en Bilbao a inicios del siglo XX. Defensor de la misma, Julio Lazurtegui⁴⁷, dibujaba el contorno de la que calificaba como metrópoli industrial⁴⁸, con centro en la plaza mercantil de Bilbao, desde la cual habían de extenderse "sus anillos, ininterrumpidos, de intensa actividad económica, por todos y cada uno de los 16 kilómetros que median desde el puente del Arenal hasta el rompeolas de Santurce"⁴⁹. Para este territorio que se extendía hasta El Abra planteaba, no un plan de urbanismo que definiera su estructura, la disposición de la trama urbana, la distribución de usos, sino el modelo de organización, de desarrollo económico a seguir. En este sentido, los modelos de las ciudades alemanas que él proponía, en concreto el de Düsseldorf, no lo eran por su trazado o por su forma, sino por ser centros de organización económica y rápido desarrollo⁵⁰. Desde esta perspectiva, sus propuestas ahondaban en la idea de impulsar el comercio internacional a través del puerto exterior, al cual consideraba como el motor que ponía en marcha el engranaje del desarrollo, de la prosperidad económica, al generar la creación de industrias transformadoras en las márgenes de la ría y éstas, a su vez, propiciar la actividad comercial y dar movimiento a los ferrocarriles y a la navegación por dicho curso fluvial. Este proyecto de lo que había de ser el Bilbao del futuro, formulado por Lazurtegui en diversos escritos a lo largo de la primera década del siglo XX⁵¹, se soportaba sobre un esqueleto, un eje terri-

46. Memoria presentada por el Consejo de Administración del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete a la Junta General de Accionistas, celebrada el día 30 de mayo de 1890, Imp. de la Casa de Misericordia, Bilbao, 1890, p. 8.

47. Julio Lazurtegui (1859-1943) inició en Bilbao sus estudios, que continuó en Burdeos, Inglaterra y Hamburgo, sin llegar a alcanzar un título universitario. Fue presidente del Centro de la Unión Iberoamericana en Vizcaya, presidente del Círculo Minero, vicepresidente de la Cámara de Comercio y miembro del Instituto del Hierro y el Acero.

48. LAZURTEGUI, J.: *Un modelo para España: cartas alemanas*, Imp. Revista Bilbao, Mercantil Minera, Industrial y Marítima, Bilbao, 1902-1903, p. 313.

49. LAZURTEGUI, J.: *El comercio ibero-americano ...op. cit.*, p. 158.

50. AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao...op. cit.*, pp. 90-91.

51. La definición y defensa que J. Lazurtegui hizo de este modelo de desarrollo territorial para Bilbao, basado en su condición de ciudad portuaria y, por tanto, proyectando su ámbito de influencia hasta el Abra, ha quedado plasmada en los múltiples trabajos que publicó a principios del siglo XX. *El Nervión* (1902) difundió su idea de organizar una gran exposición Iberoamericana, en la cual, el puerto que se extendía desde Bilbao hasta Portugalete, adquirió el papel protagonista, como así consta también en el informe que J. Lazurtegui dirigió al presidente de la Comisión del Fomento del Ayuntamiento de Bilbao (1902). Papel básico del puerto para el desarrollo económico de Bilbao y la provincia de Bizkaia que asimismo se trasluce en los artículos que, en la primera década de siglo, escribió en la Revista *Baskonia*, aunque es en sus obras *Un modelo para España: cartas alemanas* (1902-1903), *La idea de la Unión Ibero-Americana y su desenvolvimiento en Vizcaya* (1904) y *El comercio ibero-americano por el Puerto de Bilbao* (1907) en las que su proyecto de modelo de desarrollo territorial alcanza la máxima concreción.

torial que vertebraba el conjunto metropolitano, esto es, la ría y el puerto, junto a los que discurría parejo el ferrocarril que, desde el centro bilbaíno, recorría ambos márgenes del bajo Nervión-Ibaizabal hasta su desembocadura. Población e industrias, diseminadas a lo largo de esta arteria, reforzaban con sus flujos ese ámbito de influencia metropolitana, cuyo límite natural lo marcaba el puerto exterior.

Posteriormente, será Ricardo Bastida, arquitecto jefe de construcciones civiles del Ayuntamiento de Bilbao, quien formule, a instancias de la Diputación vizcaína, el primer plan de ordenación de Bilbao y pueblos colindantes en 1923, conocido como Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. Plan cuyo punto de partida era el diseño adecuado de las conexiones interiores y exteriores de Bilbao, teniendo en cuenta el crecimiento de los municipios próximos a la capital. Además de fijar el esqueleto circulatorio a nivel comarcal e interno de la ciudad, abordaba el problema de conectar ambos márgenes de la ría mediante puentes. Es decir, la solución no pasaba por circunscribirse al casco y al Ensanche, sino por ordenar toda la cuenca de la ría de Bilbao⁵². Como apunta A. Azpiri, “ante la supervivencia del puerto comercial y el desarrollo del territorio de Bilbao, el arquitecto optaba por el segundo”, desplazando el puerto hacia el mar y las actividades comerciales e industriales hacia el exterior del casco urbano⁵³.

En definitiva, sobre el soporte de dicho Plan de Enlaces, Ricardo Bastida proponía “un plan completo de urbanización, un verdadero plan de urbanización”, el modelo de la futura capital vizcaína, que quedó plasmado en *El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las Asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya*⁵⁴. También es verdad que, a diferencia de Pablo Alzola, el arquitecto bilbaíno podía contemplar cuarenta años después en qué se había convertido la ciudad, dónde estaban los errores y cuáles eran las posibles soluciones. El Plan se adelantaba en más de veinte años a la idea del Gran Bilbao, pero quedó a expensas de la decisión de la institución provincial, del Ayuntamiento de Bilbao y de la Junta de Obras del Puerto y, finalmente, el cambio de régimen lo dejó en suspenso. El Plan General de Ordenación de la Comarca de Bilbao, redactado por P. Bidagor, primer instrumento de planificación vigente a escala comarcal, no nacería hasta 1945.

3.1. Hacia la consolidación urbana y portuaria

En 1945 era aprobado el Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao, primer instrumento de planeamiento y gestión urbanística que suponía, además, el reconocimiento de la unidad territorial que conformaban los municipios radicados en el eje de la ría y el puerto. En el esquema orgánico adoptado en el Plan, esta ría y puerto representaban la “columna vertebral” del conjunto urbano metropolitano. El alcalde de Bilbao, Joaquín Zuazagoitia, hacía resaltar que dicho plan había sido trazado en base a tres grandes proyectos de la Junta de Obras del Puerto –canal de Deusto y dársenas de Asua y del Galindo–, institución que, junto con la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, recogía la tradición del antiguo Consulado⁵⁵. Suponía el reconocimiento de la función rectora de la Junta de Obras del Puerto en la planificación del territorio metropolitano, que quedó ratificada con la creación de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, nuevo órgano administrativo para la ejecución y gestión del Plan en el que estaban representados el Estado, el Puerto, los municipios y las fuerzas económicas⁵⁶.

52. GONZÁLEZ PORTILLA, M.: *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Fundación BBV, Bilbao, 1995, p. 444-446.

53. AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao...*, op. cit., p. 176.

54. BASTIDA, R.: *El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las Asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya*, Bilbao, 1923. Tratado por AZPIRI, A.: “En torno al urbanismo de Ricardo Bastida: criterios y procedimientos”, en *El Symposium, Bilbao 700 años de memoria: arte, patrimonio monumental y ciudad, Bidebarrieta: anuario de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, 2 (1997), pp. 163-169, BASURTO, N.: “Bastida en Bilbao: entre el monumento y la modernidad”, en *El problema urbanístico de Bilbao 1923 R. Bastida*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, red. 1991 y MAS, E.: *Ricardo Bastida un arquitecto para Bilbao*, Bilbao Bizkaia Kutxa, Bilbao, 2000.

55. ZUAZAGOITIA, J.: *Problemas urbanísticos de Bilbao y su zona de influencia*, Instituto de la Administración Local, Madrid, 1946, p. 11.

56. Su órgano ejecutivo, el Consejo General, era presidido por el gobernador civil, el alcalde de Bilbao era vicepresidente y como vocales, intervenían los ingenieros jefes de Industria, Obras Públicas, Minas y Obras del Puerto, junto al delegado de Hacienda, jefe de Sanidad, presidente de la Cámara de la Propiedad Urbana y algunos técnicos. Los municipios estaban representados muy desigualmente: cuatro concejales del Ayuntamiento de Bilbao, los alcaldes de Barakaldo, Getxo, Sestao y Portugalete y un vocal más en representación de los restantes. En cuanto a la comisión ejecutiva, sólo la componían representantes y técnicos del municipio de Bilbao (alcalde, dos concejales y el director de Arquitectura) y de los cuerpos técnicos del Estado (Obras Públicas, Puerto y Dirección General de Arquitectura).

Posteriormente, con la revisión del Plan y su correspondiente aprobación en 1964, en adelante Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca, se consolidó el anterior modelo de desarrollo urbano, basado en la expansión del suelo industrial por ambos márgenes de la ría desde la confluencia del Nervión y el Ibaizabal hasta la desembocadura. Pero, para inicios de dicha década la infraestructura portuaria acuciaba una grave problemática, concretada en unos muelles escasos y de poco calado, más del 70% de la longitud de los mismos poseía menos de 6 mts. de calado⁵⁷. Debido a la insuficiencia de líneas de atraque, el tráfico no podía ordenarse por especies, mientras que la escasez de fondos obligaba a alijar parte de la carga para transportarla luego en gabarras (puerto exterior, dársena de Galdames y Zorroza), con el incremento de gastos que ello suponía. Asimismo eran escasas las zonas de servicio y defectuosas en "habilitación y armamento"⁵⁸. De ahí que el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca hiciera hincapié en la necesidad de potenciar el puerto exterior.

El fuerte crecimiento demográfico e industrial de la década de los años 60 agravó la presión ante la falta de suelo, forzando al Puerto de Bilbao a acometer su reestructuración integral en vista de las escasas alternativas de su saturado sector interior. En la vega de San Mamés, el área portuaria hubo de compartir espacio con la estación ferroviaria de Renfe, y en Zorroza, la ocupación se hallaba al máximo. El proyectado canal de Deusto, inaugurado en 1968, quedó reducido a una dársena, aún inconclusa, y las dársenas de Asua y del Galindo no alcanzaron su materialización práctica.

Evolución de la población de Bilbao y Ría 1930-1975

Años	Bilbao	r	Ría	r
1930	161.987	2,08	304.364	2,30
1940	183.886	1,28	328.364	0,76
1950	217.275	1,68	378.147	1,42
1960	282.296	2,65	535.786	3,55
1970	377.052	2,94	762.246	3,59
1975	394.439	0,91	846.326	2,11

Fuente: GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009, Vol. I, p. 81.

En definitiva, a los problemas propios del puerto, se sumaban los derivados del desarrollo urbano que iban adquiriendo las poblaciones que, desde el centro bilbaíno, se extendían por las márgenes de la ría, conocidas entonces como el Gran Bilbao. Dicho factor limitaba las posibles soluciones para ampliar el puerto, dada la escasez de espacio libre disponible y los obstáculos provocados por un entramado fabril y urbano día a día más complejo, cuyas edificaciones y construcciones lindaban con las instalaciones portuarias. Por otra parte, se generaba el enfrentamiento de aquellos intereses implicados en el uso y la organización de los suelos urbanos (portuarios, industriales, ferroviarios, etc.). La solución para el Puerto, ya no estaba sólo en consolidar al máximo las unidades portuarias existentes, sino que se hallaba en la expansión hacia las aguas libres de El Abra.

57. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/1971*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1969, Vol. I, p. 82. De un total de 10.989 mts. de muelles, 5.102 eran particulares y 5.887 del servicio del puerto, y de los mismos 7.817 mts. tenían un calado inferior a 6 mts.

58. CAMARÓN: "El puerto de Bilbao. Mejoramiento de sus servicios", en *Vizcaya: Revista de la Excelentísima Diputación Provincial de Vizcaya*, 18 (1962), p. 144.

Perímetro del Puerto (metros de muelles)

Puerto exterior		2.500
Muelles comerciales	2.305	
Reina Victoria	627	
Desguace	903	
Otros	775	
Muelles pesqueros y deportivos	195	
Puerto interior		8.489
Muelles comerciales	3.387	
Zorroza	550	
Abando	400	
Churruga	459	
Uribitarte	537	
Otros	1.441	
Muelles particulares	5.102	
Río Nervión	4.184	
Río Galindo	264	
Río Asua	200	
Río Kadagua	454	
Total		10.989

Fuente: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/1971*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1969, Vol. I, pp. 81-82.

Tras la aprobación en 1962 de un Plan de Ordenación de Obras del Puerto –ampliación de la zona abrigada del puerto exterior de Santurtzi– y de las contempladas en el II Plan de Desarrollo de 1968-1971 –dársena de Lamiako y de Sestao–, se desarrollaría el aprovechamiento integral de la bahía de El Abra, una vez decidida la implantación de la refinería de Petronor en Muskiz (1968), actuación que quedó sellada con el acuerdo entre ésta y el Ministerio de Obras Públicas en 1971. Cuatro años después estaba listo el dique de Punta Lucero para dar servicio a los grandes petroleros, más tarde irían llegando las infraestructuras viarias de apoyo (Solución Sur y Solución Ugaldebieta), que fueron incrustándose en el área urbana de la margen izquierda de la ría, objeto de los desajustes y desequilibrios derivados del fuerte y continuado proceso de industrialización y urbanización a lo largo de un siglo.

BIBLIOGRAFÍA

- AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Gobierno Vasco Vitoria-Gasteiz, 2000.
- BASTIDA, R.: *El problema urbanístico de Bilbao. 1923. Ricardo Bastida* / Introducciones a cargo de N. Basurto, E. Leira y D. Quero, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, 1991.
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO. *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/1971*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1969.
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO: *El puerto de Bilbao y su área de influencia*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, 1977.
- CÁRCAMO, J. (ed.): *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao 1876. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos de Vizcaya y Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 1988.
- CORPORACIÓN DEL GRAN BILBAO: *Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca 1961*, Copygraf, Madrid, 1961.
- CHURRUCA, A.: *Apuntes de la ría de Bilbao*, Huecograbado Arte, Bilbao, 1947

- CHURRUCA, A.: *Pasado, presente y futuro del puerto de Bilbao*, Junta de Obras del Puerto, Bilbao, 1964.
- CHURRUCA, E.: *Proyecto de Mejora de la mitad superior de la Ría de Bilbao: Memoria descriptiva*, Establecimiento Tipográfico de los sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1882.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA: "Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao de 1945", en *Revista Nacional de Arquitectura* 4, nº 45 (septiembre 1945), pp. 319-356.
- GARCÍA MERINO, L. V.: "Ría, Puerto Exterior, Superpuerto: Tres etapas de la proyección de Bilbao hacia el mar", en *Lurralde: investigación y espacio* nº 4 (1981), pp. 129-166.
- GARCÍA MERINO, L. V.: *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Ivap, Oñati, 1987.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo*, Fundación BBV, Bilbao, 1995.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009.
- Memoria del proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, 1927*. Redactado por las Direcciones Municipales de Ensanche y Topográfica a partir de los anteproyectos premiados por el Jurado calificador en el concurso de 24 de marzo de 1926.
- PUERTA, N. de la: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.
- RAMÍREZ, J. L.: *Bilboko Portua. Ayer, hoy, Bilbao*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 2004.
- SALAZAR, J. I.: *La Ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, Bilbao, 2003.
- SANTOS, M.: "El Puerto de Bilbao, desde 1939 hasta el umbral del siglo XXI", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4 (2003), Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, pp. 473-488.
- UGALDE, F.: *Memoria del proyecto de ampliación del Ensanche de Bilbao*, Bilbao, 1904.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

ZAMORA TERRÉS, Juan: "Los inicios del asociacionismo en la Marina Mercante", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 249-264.



Los inicios del asociacionismo en la Marina Mercante

Juan Zamora Terrés

Capitán de la Marina Mercante y abogado

Recep.: 27.08.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 249-264]

Acep.: 10.01.12

Resumen

Podemos datar el inicio del movimiento obrero organizado en la marina mercante en el año 1878, cuando se crea en Barcelona la Asociación de Maquinistas Navales, la primera asociación de trabajadores del mar. La espolleta reivindicativa que propició esa asociación fue la defensa de los intereses de los maquinistas ante la primera norma que regulaba su profesión, la Orden de 23 de enero de 1877. Trece años más tarde, en 1891, se creó la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, y en 1893, los náuticos de Bilbao fundaron la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española. Desde sus inicios, el movimiento sindical en la marina mercante estuvo dividido por oficios y por clases, náuticos por un lado y maquinistas por otro; subalternos en un lado y oficiales en otro lado.

Palabras clave: Historia social, sindicalismo, movimiento obrero, marina mercante.

Laburpena

Merkataritza ontzidiko langileen mugimendu antolatuaen hastapenak 1878. urtean koka daitezke, Bartzelonan Ontzi Makinisten Elkarte sortu zenean, itsaslangileen lehen elkarte. Elkarte horren sorrera makinisten interesak defendatu beharrak eragin zuen, hain zuzen ere haien lanbidea arautzen zuen lehen arauaren, 1877ko urtarilaren 23ko Aginduaren aurrean. Hamahiru urte beranduago, 1891n, Bilboko Ontzi Makinisten Elkarte eratu zen eta, 1893an, Bilboko nautikoek Espainiako Merkataritza Ontzidiko Kapitain eta Ofizialen Elkarte sortu zuten. Hasieratik, merkataritza ontzidiko mugimendu sindikala ofizioen eta klaseen arabera banatuta egon zen, nautikoak batetik eta makinistak bestetik; mendekoak alde batean eta ofizialak bestean.

Gako-hitzak: Gizarte historia, sindicalismo, langile mugimendu, merkataritzako ontzidi.

Abstract

We can date the origin of the organised workers movement in the Merchant Navy to 1878, when the Association of Navy Engineers was created in Barcelona. It was the first association of maritime workers and its creation was sparked by the defence of engineers' interests in view of the first law that regulated their profession: the Order of 23 January 1877. Thirteen years later, in 1891, the Association of Navy Engineers of Bilbao was created, followed by the Association of Captains and Offices of the Spanish Merchant Navy, which was founded by the sailors of Bilbao in 1893. From the beginning, the trade union movement in the Merchant Navy was divided by trade and class: sailors on one side and engineers on the other; junior officers on one side and senior offices on the other.

Key words: Social history, trade unionism, workers movement, merchant navy.

El movimiento obrero en la marina mercante española toma carta de naturaleza, nominalmente al menos, en 1878, cuando un grupo de maquinistas crean en Barcelona la Asociación de Maquinistas Navales, la primera asociación de trabajadores del mar para defender unidos sus intereses.

España había estrenado restauración monárquica en 1874, tras la efímera I República Española de 1873, y en 1878, gobernaba Cánovas del Castillo, del Partido Conservador.

Fecha el inicio del movimiento obrero en la marina mercante española en 1878 no quiere decir que antes, remontándonos incluso al siglo XVIII, no se hubieran podido producir acciones colectivas de los tripulantes de algún navío, incapaces de seguir soportando los usos disciplinarios de la época y en general las durísimas condiciones de vida y trabajo a bordo de aquellos veleros, tan bellos por fuera como infernales por dentro¹. Como afirma Chapman: "*seafarers have protested over their working conditions for centuries*"².

Explica este autor que ya en 1768 se produjo una tumultuosa protesta de marinos británicos que rasgaron/rompieron las velas de sus barcos ("*British seafarers from dozens of ships struck their sails*"), y que de esta protesta marinera procede la palabra inglesa que designa la huelga: *strike*.

En 1800, la prensa norteamericana se hacía eco de un motín/huelga de marineros en Maryland, en reclamación de mejores salarios³.

La vida a bordo de un marinero español en la segunda mitad del siglo XIX es descrita por el capitán de navío Francisco Javier de Salas con estos tintes⁴:

"Un pequeño pedazo de lona suspendido por unas cuerdas de la techumbre le sirve para reposar sus fatigados miembros de las faenas del día; un pedazo de pan duro y sin levadura, tan ingrato al paladar como apetitoso es su nombre⁵, otro pedazo de tocino crudo y un potaje sazonado a veces con la espuma de las olas han de bastarle para su manutención; en otro pedazo de lienzo debe envolver sus vestidos, y esclavo por necesidad del aseo y de la policía, tiene imprescindiblemente que sufrir continuas molestias hasta en los pocos ratos de solaz que tal clase de vida le brinde."

Posiblemente, los barcos españoles contemplaron también alguna acción como las que describe Chapman. Acciones siempre aisladas, por supuesto, y que no tuvieron continuidad.

Aislados hay que pensar que estaban también los marinos que aparecen citados en las historias generales del movimiento obrero y social, algunos de los cuales alcanzaron cierta relevancia⁶. Así los casos de Pablo Borrás, piloto, que formó parte de la última Junta Revolucionaria, toda ella republicana, que gobernó Barcelona durante la insurrección de diciembre de 1842; de Antonio Marsal Anglora, que había ejercido de maquinista/fogonero, enviado por el grupo Legión Ibérica, para participar en el tercer Congreso de la Asociación Internacional de Trabajadores (AIT), celebrado en Bruselas en 1868⁷; y de Gras, comisionado de los marineros de Barcelona al primer Congreso obrero español, celebrado en el Teatro del Circo de Barcelona el domingo día 19 de junio de 1870⁸.

Marsal Anglora, que actuó en el Congreso de la AIT con el pseudónimo de Sarro Magallán, leyó un mensaje al Congreso, con el título de Informe de las Asociaciones obreras de Catalunya:

1. Una aproximación a la vida a bordo de los marineros españoles en la primera mitad del siglo XIX puede verse en el capítulo VI de la tesis doctoral de Francisco PINIELLA CORBACHO: *La empresa mercantil de Correos Marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los Usos Náuticos*, edición mecanografiada, pp. 362-417

2. CHAPMAN, Paul K.: *Trouble on Board. The Plight of International Seafarers*, ILR Press, Ithaca, New York, 1992, pág. 79.

3. Citado en CHAPMAN, Paul K.: *Trouble on Board*, op. cit., pág. 79.

4. SALAS, Francisco Javier de: *Historia de la Matricula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, 1879, pág. 311.

5. Ese pan "duro y sin levadura" de que habla Salas es el que se conoce como "bizcocho" en la literatura marítima de todo el siglo XIX.

6. Véanse al respecto: BUENACASA, Manuel: *El Movimiento Obrero español 1886-1926. Historia y crítica*, 1928, editado en 1977 (prólogo de Carlos Díaz), Ediciones Jucar, Madrid; ELORZA, Antonio; IGLESIAS, María del Carmen: *Burgueses y Proletarios. Clase obrera y reforma social en la Restauración*, Editorial Laia, Barcelona, 1973; GIRALT, Emili; BALCELLS, Alfons; TERMES, Josep: *Los movimientos sociales en Catalunya, Valencia y Baleares*, Editorial Nova Terra, Barcelona, 1970; GUINEA, José Luis: *Los movimientos obreros y sindicales en España (1833-1878)*, Ibérico Europea de Ediciones, Madrid, 1978; y LORENZO, Anselmo: *El proletariado militante*, Alianza Editorial, Madrid, 1974. Prólogo y notas de José Álvarez Junco. Esta obra fue escrita originalmente en dos partes, la primera en 1900 (publicada en 1901), y la segunda en 1910 (publicada en Valencia en 1923).

7. La Asociación Internacional de Trabajadores, AIT/Primera Internacional, fue fundada por Karl Marx, en Londres, el 28 de septiembre de 1864

8. La única referencia que he encontrado del marinero Gras se encuentra en la obra de Anselmo Lorenzo *El proletariado militante*.

“Encadenadas después de largo tiempo por un poder despótico, las sociedades obreras de España enviaron un saludo cordial a sus hermanos del resto de Europa. El momento presente no es muy favorable para las asociaciones. No obstante, sotto voce, en Catalunya y en Andalucía las asociaciones obreras desarrollan poco a poco. Se arresta a los obreros que están a la cabeza de estas sociedades, pero cada día se nombran docenas de delegados nuevos. Por más que los poderes quisieran detenerlos, no pueden seguir esa vía y se ven obligados a dejarlos libres. Los obreros españoles están dispuestos a luchar con sus hermanos contra esa formidable asociación del Ejército, del Trono y del Altar, para establecer al fin, sobre bases sólidas, la paz, la justicia y el trabajo.”

Poco después, en diciembre de 1868, el maquinista Marsal Anglora intervino en el Congreso de la Dirección Central de Sociedades Obreras de Barcelona, esta vez en tono muy moderado, pronunciándose contra toda veleidad subversiva⁹.

La Dirección Central de Sociedades Obreras de Barcelona había sido creada en octubre de 1868, poco después del destronamiento de Isabel II, dentro de la campaña de difusión de la AIT en España. El congreso de diciembre, en contra del apoliticismo que años después se impondría, decidió el apoyo a un gobierno republicano-federal y la participación de los obreros en la vida política.

Por su parte, Gras intervino en el Congreso obrero español de 1870 con las siguientes palabras, más concretas en cuanto a las condiciones de trabajo en los barcos que las pronunciadas por Anglora¹⁰:

“La clase marítima es la más desheredada. En nuestros primeros años ingresamos y quedamos ligados por toda la vida. Somos esclavos en la matrícula del mar¹¹. Nosotros tenemos semanas de uno o dos años: hacemos el viaje, ganamos salario y depositamos nuestra confianza en el capitán para que nos mantenga; de esto resulta que cuando en alta mar nos encontramos, el capitán, el hombre que hemos adoptado como padre, nos escatima la comida, destinándonos malos comestibles... Después de un largo viaje permanecemos cierto tiempo con nuestras familias, y como los frutos del viaje han sido escasos, después de pagadas las deudas contraídas por las familias, solicitamos de nuevo trabajo, que solemos hallar cada vez en peores condiciones.”

Es muy improbable, sin embargo, que antes de 1878 haya podido producirse en la marina mercante un atisbo de organización estable formada por marinos civiles en activo. En cualquier caso, no nos ha quedado rastro, ni memoria, y podemos convenir que en 1878 tiene principio el sindicalismo en la mar, el origen de la historia del movimiento obrero en la marina mercante. Porque, como ha dejado escrito Alfonso Carlos Comín¹²:

“El sindicalismo obrero nace y viene determinado por la respuesta que la naciente clase obrera da al proceso de industrialización y a las formas de producción capitalista iniciadas a finales del siglo XVIII, a las condiciones de trabajo en que éstas se desarrollan y a la explotación sistemática de los trabajadores. Se puede decir que la formación de la clase obrera se halla íntimamente ligada al desarrollo del asociacionismo sindical. Y que este se halla en la base de la toma de conciencia social que el movimiento obrero hace de su situación histórica.”

La Asociación de Maquinistas Navales nace algo más de un año después de la promulgación de la Orden del 23 de enero de 1877 que implantaba el primer Reglamento de Maquinistas para los Buques de Comercio¹³. El reglamento, un texto corto y directo de apenas 15 artículos breves, ordena tres aspectos fundamentales para la profesión en aquella época:

a) Regula el personal mínimo que habrá de atender las máquinas de los vapores, en función de la potencia y de la navegación que hayan de efectuar:

“A ningún vapor español se permitirá la salida de los puertos españoles si no cuenta entre sus tripulantes los maquinistas navales que le corresponden con arreglo a este Reglamento” [Artículo 1].

9. He seguido en esta exposición la obra de NUÑEZ DE ARENAS, Manuel y TUÑÓN DE LARA, Manuel: *Historia del Movimiento Obrero Español*, NovaTerra, Barcelona, 1970, pp. 68 y 95-96.

10. LORENZO, Anselmo: *El proletariado militante*, op.cit., pág. 104.

11. La matrícula de mar obligaba a cuantos se dedicaban a oficios náuticos, para poder embarcarse, a inscribirse en un registro gestionado por los militares de marina. Los matriculados habían de efectuar el servicio militar en la armada. Las vicisitudes y conflictos creados por este sistema compulsivo de reclutamiento durante el siglo XIX pueden verse en SALAS, Francisco Javier de: *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, op. cit.

12. COMÍN, Alfonso Carlos: *Qué es el Sindicalismo*, La Gaya Ciencia, Barcelona, 1976, pág. 12.

13. El Reglamento de Maquinistas para los Buques de Comercio puede verse íntegro en ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*, Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante, Madrid, 1993, pp. 73-76. Según Robles, el reglamento se aprobó por Real Decreto y no por Orden ministerial.

“En los vapores que hagan travesías de más de 150 millas embarcarán por lo menos un primero y un segundo maquinista naval si las fuerza de las máquinas es de 100 o más caballos nominales, y dos segundos si la fuerza es menor. En los que las travesías sean menores de 150 millas embarcarán por lo menos un primer maquinista si la fuerza de las máquinas es de 100 o más caballos nominales, y un segundo si es menor” [Artículo 2].

Hasta ese momento, como reconoce el preámbulo de la orden que aprueba el reglamento, los armadores son libres para emplear en sus máquinas el personal que juzgue más conveniente¹⁴. Estas normas, que imponían por primera vez unas tripulaciones mínimas en el departamento de máquinas, fueron muy mal recibidas por los armadores, que opusieron harta resistencia durante muchos años.

b) Reglamenta los nombramientos, los requisitos necesarios y los exámenes que, en su caso, habrán de superar los candidatos a primer y segundo maquinista. Curiosamente, los capitanes de buques mercantes, a despecho de su antigüedad milenaria, no vieron su titulación reglamentada hasta mayo de 1890. Como anécdota, consignemos que el segundo requisito, de los cuatro necesarios para obtener el título de segundo maquinista, era acreditar buena vida y costumbres.

c) Recoge un generoso sistema de habilitación para miembros de la armada:

“Se considerarán como habilitados para desempeñar las plazas de primeros maquinistas navales los que tengan nombramiento de primer maquinista de la Armada, y también los segundos de la misma que hayan servido dos años en ella con este nombramiento. Las plazas de segundos maquinistas navales se podrán desempeñar por los que tengan nombramiento de segundos maquinistas de la Armada, y también por los terceros de la misma que hayan servido dos años en ella con este nombramiento” [Artículo 10].

La reivindicación del reglamento había precisamente auspiciado la formación de un núcleo activo de maquinistas. En palabras de Pedro Robles¹⁵:

“En la década 1870-1880 las navieras de vapor se fueron desarrollando y los que navegaban en esos buques, con aspiraciones a ocupar los máximos cargos de responsabilidad en las máquinas, fundaron un centro con la intención de unificar opiniones para mejorar su instrucción y hacer oír su voz ante armadores y autoridades, consiguiendo del Gobierno –tal vez para acallar el clamoreo levantado a raíz de un siniestro marítimo– la publicación de un Reglamento de Maquinistas para los buques de Comercio” [subrayado JZT].

Este grupo inicial, que fueron los fundadores de la futura asociación, una vez celebrados los primeros exámenes y por tanto titulados los primeros maquinistas de nuestra historia, estaba liderado por los más inquietos e ilustrados, entre los que se hallaba el jefe de máquinas Antonio Genescà Corominas, único cuyo nombre nos ha llegado al figurar como director, en 1912, del boletín asociativo. Genescà había nacido en Ripoll –Girona– en 1849, aunque vivió toda su infancia y juventud en la Barceloneta, el barrio marinero de Barcelona. Entró a trabajar en la Maquinista Terrestre y Marítima cuando tenía 16 años, junto a su padre, que era mayordomo/contramaestre en la empresa.

Antonio Genescà fue un personaje contradictorio. En la huelga de La Maquinista en agosto de 1870 se significó como un esquirol, apareciendo su nombre y el de su padre publicados en “La Federación”, órgano de la Federación barcelonesa de la Asociación Internacional de Trabajadores, señalados como traidores a la clase. En 1872 inició su carrera profesional como marino. Dos años más tarde, su padre, Llorenç Genescà, fue asesinado en los talleres de la empresa por un trabajador a sus órdenes que le asestó dos puñaladas mortales. Tras su meritoria contribución a la primera asociación de marinos, Genescà volvió a la Maquinista Terrestre y Marítima, ahora contratado como encargado general de los trabajos de marina, cargo que suponía una confianza plena por parte de la empresa. Fue el primer maquinista titulado de España y un notable estudioso de las técnicas de su profesión¹⁶.

La Asociación de Maquinistas Navales surge en Barcelona, la ciudad donde, junto a Bilbao, se estaban produciendo con mayor intensidad de toda España los cambios económicos y sociales que caracterizan la revolución industrial, entre ellos la aparición del proletariado y del movimiento obrero

14. ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo.: *Apunte para una Historia de la enseñanza náutica en España*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid, 1989, pág. 136.

15. ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*, op. cit., pág. 27.

16. Más datos biográficos de Antonio Genescà en ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: op. cit., pp. 40 a 50 y ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: *Datos biográficos de cinco ilustres marinos barceloneses*, Barcelona, 1995, documento mecanografiado.

y sindical. Sobre Barcelona, centro neurálgico de los inicios del movimiento obrero y sindical en España, Manuel Buenacasa, destacado dirigente anarco-sindicalista, llega a escribir¹⁷:

“Se ha dicho –y ello es una gran verdad– que Barcelona, cerebro y alma del movimiento social de la región catalana, ha sido y es el termómetro y modelo en el que se inspiran las demás comarcas españolas.”

Además, el intenso tráfico marítimo de Barcelona, el primer puerto comercial de España, según Ricart i Giral, había propiciado la construcción del puerto (1860-1888), y la constitución de su primera Junta en 1869¹⁸. La matrícula de Barcelona era en aquellos años la más numerosa de España: 465 barcos de vela y 60 vapores¹⁹.

1. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL EN LA MARINA MERCANTE

Esta primera asociación de marinos está protagonizada por los maquinistas, nueva categoría laboral a bordo de los barcos surgida para cuidar aquellos ingenios del diablo, aquellas máquinas de vapor que desfiguraron de arriba a abajo a los propios buques, transformaron el trabajo de los marinos, que nunca volvería a ser igual, y revolucionaron el transporte marítimo²⁰. Literalmente, el sindicalismo en la mar cumple la afirmación de Gilles Martinet, que liga, en una aseveración paradigmática, el nacimiento del sindicalismo a la revolución industrial: “El maquinismo dará origen a los primeros sindicatos”²¹.

Los náuticos, como en aquella época se llamaba al clásico personal de cubierta, hubieron de hacer el esfuerzo de adaptación a las nuevas condiciones imperantes en su profesión. Los avances tecnológicos que se fueron acumulando a lo largo del siglo XIX, de forma acelerada en su segunda mitad, y los cambios económicos consecuentes, despojaron a pilotos y capitanes del poder casi omnímodo que antes poseían en sus veleros.

La revolución industrial en la marina mercante no es posible reducirla, como hacen algunos historiadores navales, marinos de guerra en su mayoría, a una suma cronológica de innovaciones técnicas y tecnológicas, cogidas sin tener en cuenta ni su real aplicación ni su significación económica y social: barcos de hierro en vez de madera; impresionantes calderas en el lugar de las velas; telegrafía sin hilos; etc.²²

La revolución industrial en el sector marítimo fue un proceso complejo que se extiende durante un dilatado período de tiempo, desde principios del siglo XIX hasta bien entrada la segunda década del siglo XX, con diferencias y ritmos diversos según los países –aunque la característica internacional del transporte marítimo hace el proceso, en cierta manera, homogéneo– que no sólo transformó por completo los buques, las ciencias náuticas, la economía del comercio por mar, las empresas marítimas, las técnicas y la economía de la construcción naval²³. Además, y de forma brusca, modificó los

17. BUENACASA, Manuel: *El Movimiento Obrero ...*, op. cit., pág. 155.

18. RICART I GIRAL, José: *Nuestra Marina Mercante*, Barcelona, 1887, pág. 11.

19. VALDALISO, Jesús: *Los navieros vascos y la marina mercante, 1860-1935. Una historia económica*, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991; MORENO RICO, J.: *De la vela al vapor*, Grup d'Historia de la Ciència i de la Tècnica, Escola Tècnica Superior d'Enginyers Industrials de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 1989.

20. MERRIEN, Jean: *Historia de los Buques*, Aymà, Barcelona, 1960. El capítulo VI, pp. 209-228, constituye el ejemplo más cabal del rechazo que los marinos sentían hacia las máquinas, “ingenios del diablo”. Este rechazo, por otra parte, es equiparable, aunque en tono menor, a la reacción de los trabajadores contra las máquinas en general; reacción que tiene, tal vez, sus episodios más conocidos, en España, en la quema de la fábrica textil Bonaplata, de Barcelona, en 1835, y en la destrucción de máquinas “selfactinas” y quema de instalaciones fabriles en 1854. Numerosos documentos de la época atribuyen la quema de la fábrica (“vapor”), Bonaplata, entre otros, a “una turba de marineros que iban con sables, con tambor, y una bandera negra” (GARCÍA ROVIRA, A.M.: *La revolució liberal a Espanya i les classes populars (1832-1835)*, Eumo Editorial, Vic, Barcelona, 1989, pp. 360-361. Esta obra recoge la participación documentada de la gente de mar en aquellos hechos).

21. MARTINET, Gilles: *Siete sindicalismos: Gran Bretaña, República Federal Alemana, Suecia, Italia, Francia, Estados Unidos, y Japón*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1991, colección Informes, serie Relaciones Laborales n. 14, pág. 15.

22. Sobre la revolución industrial en la marina mercante, véase ZAMORA, Juan: *La resistencia a los cambios de la revolución industrial en la marina mercante y en la pesca*, conferencia leída en el VII Simposium Internacional de Medicina Marítima, Tarragona, abril de 2003 y publicada en el Volumen 3, Número 1, primer semestre de 2003 (junio) de la revista *Medicina Marítima*, editada por la Sociedad Española de Medicina Marítima (<http://www.semm.org/>)

23. Como dice Georges Blake, en su historia del Lloyd s de Londres, “el cambio de la vela y la madera al vapor y el hierro fue sísmico en su efecto final, pero el proceso fue muy lento, con innumerables superposiciones de tradición e innovación, de viejas y nuevas prácticas” (citado en VALDALISO, J.: *Los navieros vascos...*, op. cit., pág. 88). Una excelente síntesis de los cambios tecnológicos en la marina mercante española durante el siglo XX en VALDALISO, J.: “The diffusion of technological change in the Spanish merchant fleet during the twentieth century. Available alternatives and conditioning factors”, *The Journal of Transport History*, volumen 17, número 2, septiembre 1996, pp. 95-115.

comportamientos jerárquicos y laborales a bordo, introdujo relaciones desconocidas entre el capital y el trabajo, y alteró, hasta hacerlas irreconocibles, la profesión de marino y la mentalidad de los hombres de la mar.

Las empresas navieras se transforman y pasan de ser una sociedad constituida por cada barco, tal como nos las describe al detalle Pierre Vilar²⁴, o como más recientemente podemos leer en la tesis de Delgado²⁵, a constituirse en poderosas sociedades anónimas que controlan flotas numerosas y donde de la financiación y el capital pasan a ser el elemento fundamental de la empresa²⁶. La marina mercante pasó, como afirma Jesús Valdaliso, de ser un sector subordinado al comercio a ser una actividad autónoma y especializada²⁷.

El volumen III de *Catalunya dins l'Espanya moderna*, la magna obra de Pierre Vilar, analiza la composición del capital de un gran número de barcos catalanes dedicados al comercio con América en la segunda mitad del siglo XVIII. De acuerdo con sus investigaciones, el capital de las sociedades navieras a finales del siglo XVIII estaba repartido en Catalunya de la siguiente manera:

25,8% en poder de los potenciales capitalistas, personas que han comprado una parte de la barca sin tener más relación con el mundo náutico.

25,9% en poder de comerciantes, individuales o en grupo, interesados en el negocio marítimo para reservarse tráfico, viajes, fletes...

18,5% en poder de capitanes y familiares.

16,8% en manos de los artesanos que construían el barco: *mestres d'aixa*, carpinteros, cordeles, calafates...

10,7% en poder de nobles en el gobierno y altos funcionarios.

2,3 % en manos de otros no clasificados.

Es decir, más del 35% de la propiedad de los barcos estaba en manos de sus constructores y patrones. Como cada barco era propiedad de una sociedad, su pérdida ocasionaba la disolución inmediata del grupo, sin perjuicio de que meses más tarde encontremos a los mismos nombres empeñados en otra nao/sociedad.

Acerca del funcionamiento económico de la marina de vela en los siglos XVIII y XIX, el capitán Ricart i Giral explica²⁸:

"Toda expedición marítima, respecto al capital, se componía de mota y madera. Esta, como se desprende de la misma palabra, la formaba el buque con todos sus enseres y aparejos, y los co-propietarios se llamaban partícipes en la madera.

La mota era el capital o fondo que se entregaba al capitán para el negocio marítimo, o sea compra de los cargamentos.

El capitán era el gerente de toda la compañía que interesaba en la mota y la madera; pero gerente con confianza ilimitada; allí no intervenían notarios ni papel sellado; bastaba una cuartilla de papel con la firma del capitán.

Las partes del buque eran de valor 750 duros. Las motas eran de 300 duros; y las medias motas eran de 150 duros.

Con tal subdivisión del capital, resultaba en los ricos pueblos de nuestra costa, que cada uno de ellos formaba una sola entidad comercial, pues no había pobre ni rico que no tuviera al menos una media mota en alguno de los buques, llegando el caso de reunirse cuatro o seis pobres marineros y comprar entre todos una parte de madera. De tan original como sencilla organización, resultaba que un siniestro no

24. VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Edicions 62, Barcelona, 1968.

25. DELGADO, J. M.: *La flota catalana del Comercio Libre (1778-1804). Un caso de acumulación previa*, Tesis de Licenciatura no publicada, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1977.

26. Sobre el nacimiento del capitalismo moderno en la marina mercante británica –espejo, en el que se miraron todas las marinas del mundo, como afirma Jesús Valdaliso– es imprescindible la obra clásica de KIRKALDI, A.: *British Shipping*, 1914. He utilizado la edición de 1970 de Redwood Press Limited Trowbridge Wiltshire, David&Charles Reprints, Gran Bretaña. Sobre la transformación de la empresa naviera española, véase VALDALISO, Jesús: "Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (1860-1935)", Capítulo 16 de *La empresa en la Historia de España*, edición a cargo de Francisco Comín y Pablo Martín Aceña, Editorial Civitas, 1995.

27. VALDALISO, J.: *Los navieros vascos...*, op. cit., pág. 338.

28. RICART I GIRAL, J.: *Nuestra Marina...*, op. cit., pág. 11,

causaba ninguna ruina, pues, por lo común, no había quien tuviera crecido interés en un solo buque y así la pérdida era muy repartida”.

Por su parte, Delgado (1977), concluye, en su investigación sobre la construcción naval en Catalunya durante el periodo 1794-1804, que el 23 por ciento de las acciones de los barcos pertenecían a los Gremis de Mar, que incluían a marinos, *mestres d'aixa* (maestros constructores de barcos) y personal dedicado a la carga y descarga de los buques; y que en el periodo 1778-1793, el 90 por ciento de las construcciones documentadas contemplan la presencia del patrón/capitán del barco entre los *parçoners* (accionistas), con una cuota que rondaba por término medio el 20 por ciento de la propiedad total del buque.

Jesús Valdalisó afirma que durante la época premoderna, en la que predominaba la navegación a vela, existían dos grandes tipos de navieros: el especialista, que solía ser capitán mercante; y el comerciante, que invertía en buques para abaratar y controlar su propio comercio²⁹.

“En Catalunya, el capitán es muchas veces co-propietario de la nave y suele transportar las mercancías por cuenta propia, sin depender, por lo tanto, su negocio del flete, convirtiendo así su buque, que con razón considera de su dominio, como una verdadera factoría flotante.”³⁰

La revolución industrial acabó con esta situación. Ya nunca más, salvo muy contadas excepciones, los marinos transportarán y venderán las mercancías conducidas en el buque de su propiedad, ni gestionarán ellos los fletes, tarea que queda en manos de la emergente figura del consignatario o del agente directo del armador, ni podrán imponer su soberana voluntad en la vida a bordo. De la multitud de apellidos que cita Vilar correspondientes a las familias que habían acumulado algún capital con su actividad agrícola o comercial durante la primera mitad del siglo XVIII, ninguno llegó a formar parte de la élite naviera del siglo XIX. La revolución industrial en el transporte marítimo supuso una auténtica ruptura con la etapa anterior. En palabras de Ramón Garrabou³¹:

“Si se acepta que el proceso histórico registra cambios cualitativos y momentos de ruptura la revolución industrial es probablemente uno de los más claros y significativos. Los cambios que se producen en un proceso de este tipo son radicales y van de la base a la superestructura, de los mecanismos económicos a la organización social, a la estructura ocupacional, a las formas de vida, a la ideología y a la concepción del mundo. Todos estos aspectos registran una profunda transformación. Hoy nadie duda del carácter revolucionario que tuvo la introducción de la industria moderna.”

Estos cambios, como ya he apuntado, necesitaron de un largo periodo de transición, económica y social, que para la marina mercante española ocupa la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX, años en los cuales,

“Existía por un lado, un minifundio naviero con veleros de pequeño tonelaje, producto de una visión errónea de sus abuelos en el negocio, que hicieron construir polacras, bergantines y fragatas, muy resistentes, con la idea de hacer barcos para sus nietos, pero que el vapor y el desarrollo había dejado semi-nuevos y obsoletos; por otra parte, los nuevos capitales creaban sociedades anónimas donde el Capitán ya no despachaba, ni era recibido por el armador, sino por un consejero-delegado que la mayoría de las veces no era profesional de la mar y no podía comprender, en conjunto, cuanto se le manifestaba.”³²

Las recientes investigaciones de Jesús Valdalisó sobre los navieros vascos y la marina mercante española, entre 1860 y 1935, son elocuentes de los cambios producidos³³. Las nuevas navieras nutren su capital de comerciantes y exportadores, consignatarios y empresarios de nuevo cuño (minería, siderurgia, construcción...), atraídos por las altas plusvalías que deja el sector marítimo. Los capitanes y la gente de mar seguirán formando parte del accionariado de las nuevas compañías

29. VALDALISO, J: *Los navieros vascos...*, op. cit., pp. 181-183.

30. Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona. Citado por VALDALISO, J: *Ibidem*, pág. 181

31. GARRABOU, Ramon: “Industrialización, capitalismo y nuevas profesiones: la actuación de los ingenieros industriales en el periodo 1851-1902”, conferencia pronunciada durante la Semana Conmemorativa del 125 aniversario de la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, 29 de noviembre a 5 de diciembre de 1976. Publicada en *Jornadas de Historia y Filosofía de las Ciencias y las Técnicas. CXXV aniversario de la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona (1851-1976)*, Escola Tècnica Superior d'Enginyers Industrials de Barcelona, 1978.

32. ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: *Vicisitudes...*, op. cit., pág. 107.

33. Además de las obras de Jesús VALDALISO ya citadas, del mismo autor véase “Spanish Shipowners in the British Mirror: Patterns of Investment, Ownership and Finance in the Bilbao Shipping Industry, 1879-1913” ponencia presentada al *I Congreso Internacional de Historia Marítima*, Liverpool, septiembre de 1992; “La Asociación de Navieros de Bilbao y las relaciones laborales en la marina mercante de Vizcaya durante el primer tercio del siglo X”, en *“Libro X Aniversario” de la Escuela de Administración Marítima*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria, 1995, pp. 505-521; y “La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX”, artículo publicado en la *Revista de Historia Naval*, año XIII, número 49, 1995.

—aunque con un peso menor— pero su capacidad de dirección de los buques se verá severamente mermada.

Un ejemplo paradigmático de la participación de un marino en la gestión y en la propiedad de una compañía naviera es la Compañía Marítima del Nervión, fundada en 1899 con el nombre de Compañía Anónima de Navegación, por el capitán Francisco Aldecoa y el comerciante Tomás Urquijo³⁴.

La figura del capitán, tradicionalmente asociada a la negociación del flete y al tráfico del barco sufre un proceso irreversible de asalarización que le despoja de toda capacidad de decisión³⁵. En palabras de Valerie Burton (1990):

En el siglo XVIII la profesión de Patrón/Capitan de buque estaba estructurada informalmente alrededor del conocimiento especializado del barco y de la navegación, y en la práctica era completamente autónomo en sus decisiones comerciales y financieras. Durante el siglo XIX se fue transformando su papel en una profesión caracterizada por la enseñanza formal y reglada por la Administración, remuneración a salario, asociación profesional y confirmación de su status técnico-profesional.

2. LA SEPARACIÓN ENTRE NÁUTICOS Y MAQUINISTAS

La Asociación de Maquinistas Navales era una sociedad de oficio, de técnicos en este caso, en consonancia con las corrientes societarias de aquellos años. La organización de asociaciones profesionales en cuerpos de oficio (o sociedades de socorros mutuos, u organizaciones de resistencia), equiparables a lo que hoy llamaríamos sindicatos, procede de las instrucciones impartidas, con carácter general, por la Asociación Internacional de Trabajadores, recogidas en el I Congreso Obrero de 1870.

Los sindicatos de rama de producción, o de sector, tal como los conocemos hoy, no aparecen en el movimiento obrero hasta bien entrada la década de 1910. Aunque fue la Unión General de Trabajadores (UGT), la primera en poner en marcha un sindicato de sector de producción, fue la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), con la organización de los sindicatos únicos, la que impulsó definitivamente la asociación de los trabajadores por rama (la construcción, por ejemplo), y no por gremio u oficio (maestros albañiles, pedreros, encofradores, maestros de obra, etc.). Los sindicatos únicos fueron aprobados por primera vez en el I Congreso de la Confederación Regional del Trabajo de Cataluña, conocido como Congreso de Sans, que tuvo lugar del 28 de junio al 1 de julio de 1918. Posteriormente, en el Congreso Nacional del Teatro de la Comedia de Madrid, de la CNT, en 1919, tuvieron lugar tan solo dos votaciones³⁶. Una proponía la fusión de la Confederación con la Unión General de Trabajadores (UGT) y fue derrotada por 323.955 votos contra 169.129. La otra votación permitía optar por los Sindicatos Únicos o por los sindicatos y federaciones de oficio. Arrasaron los sindicatos únicos por 651.437 votos a 14.008. Este modelo de organización sindical de clase, consolidado ya en los grandes sectores industriales durante los años de la segunda República, no se implantó en la marina mercante española hasta la fundación del Sindicato Libre de la Marina Mercante en 1975.

En la Asociación de Maquinistas Navales de 1878, de acuerdo con Robles,

“Ingresaban, además de los maquinistas españoles facultados, los maquinistas españoles que habían obtenido sus certificados en el extranjero, los habilitados que aún no habían obtenido su nombramiento por no haber realizado aún el examen y los maquinistas extranjeros que lo solicitasen siempre que navegasen bajo pabellón nacional.”³⁷

34. VALDALISO, J.: *Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX. La Compañía Marítima del Nervión (1907-1986)*. Estudio financiado por la Federación Empresa Pública, 1993.

35. Sobre el proceso de reducción de los capitanes/comerciantes a capitanes/directores técnicos de la navegación como consecuencia de las nuevas formas de gestión naviera que impusieron las transformaciones operadas durante el proceso de la revolución industrial tenemos dos trabajos valiosos y esclarecedores. El primero, de BURTON, Valerie: “The Making of a Nineteenth-Century Profession: Shipmasters and the British Shipping Industry”, artículo publicado en *Journal of the CHA* (Commercial History Association), 1990. El segundo de VILLIERS, Alan, presidente de la Society for Nautical Research, titulado “Evidence From the Logs”, *Maritime Monographs and Reports*, número 5, *Problems of ship management and operation 1870-1900*, publicaciones del National Maritime Museum, Greenwich, 1972.

36. BUENACASA, Manuel: *El movimiento obrero...*, op. cit., pp. 63 y 64. Por su parte, la UGT no generalizó las Federaciones de Industria hasta 1929. Al respecto, ARÓSTEGUI, Julio: “La UGT en la II República”, en Girón, J. (ed.): *UGT, un siglo de historia (1888-1988)*, Caja de Ahorros de Asturias, Oviedo, 1992.

37. ROBLES SANCHEZ, Pedro: *Vicisitudes históricas...*, op. cit., pág. 28.

Inmediatamente después de crear su asociación, los maquinistas navales pusieron en marcha dos iniciativas de gran calado: crearon un centro de enseñanza en el que daban clase ingenieros y jefes de talleres interesados, y fundaron una publicación mensual, *Revista Mecánica. Órgano de la Asociación de Maquinistas Navales*, cuyo primer número salió a la calle el lunes 6 de enero de 1879³⁸. Esta primera revista será sucedida por otras muchas. Si una publicación es básica para una organización –se la ha definido de palo de pajar y aglutinante– para las asociaciones de marinos era imprescindible. Todas las organizaciones que han sido algo en el mundo de la mar han tenido su publicación.

El objeto de la *Revista Mecánica*, según artículo publicado bajo ese título en el primer número, era poner al alcance de los maquinistas los trabajos de tipo técnico que aparecían en otras publicaciones. Además:

“(…) la Revista Mecánica, órgano oficial de la Asociación, no solo publicará mensualmente cuanto concierna a los intereses de la misma, con sus acuerdos y lo demás que sea de interés general, si no que también expondrá cuantos trabajos sean facilitados por los socios y crea la Junta dignos de insertar en las columnas de nuestro periódico.

También se expondrán los inventos más recientes que se han hecho y se hagan en lo sucesivo en el arte de la construcción de máquinas y cuanto sea de provechosa utilidad a la carrera mecánica.”

Los números 1 y 2 de la *Revista Mecánica* recogen una muestra de los problemas que vivían los maquinistas en aquellos años y de los objetivos que tenía su asociación³⁹:

a) Hay una queja repetida contra los armadores por incumplir el reglamento de 1877 y no embarcar a los preceptivos maquinistas titulados o habilitados. Ello provocaba que el personal de máquinas embarcado se viera obligado a realizar jornadas de hasta 16 horas diarias.

b) En una auténtica declaración de intenciones del primer número se negaba con vehemencia –e ingenuidad– que la asociación tuviera el propósito de presionar o crear dificultades a los navieros, a los consignatarios o a los capitanes:

A LOS SRES. NAVIEROS, CONSIGNATARIOS y Capitanes de buques de vapor

Son tantas las aclaraciones que debe hacer la Asociación, hoy que ha adquirido notable desarrollo y lleva una marcha regular, relativamente al corto espacio de tiempo que cuenta de existencia, que se cree en el caso de poner de manifiesto de un modo explícito, el objeto que se propusieron los maquinistas navales al crear aquella, y para así desvanecer y disipar la atmósfera que, contra la misma, ha podido formarse en virtud del lenguaje franco y sincero que hemos usado en la prensa periódica.

Los maquinistas navales que fundamos el Centro, inspirándonos en la necesidad que de instrucción y de unificar nuestras opiniones sentíamos, nos hemos propuesto cooperar con la fuerza que presta el entusiasmo y la juventud a que fuese un hecho la aplicación de las leyes decretadas por el Gobierno en 23 de enero de 1877, tal vez para acallar el clamoreo levantado a raíz de un siniestro marítimo.

(…) Poco nos importa que haya quien nos impute y atribuya ideas que el buen sentido rechaza, y condena nuestro criterio, que esto no puede crear dificultades a la realización de las ideas antes expuestas; basta de momento que unifiquemos las aspiraciones de la colectividad; y prueba de que esto va lográndose, el ingreso de los socios y la confianza que prestan a los actos todos de la Directiva. Además nuestro propósito sabido es que no ha sido crear dificultades al Comercio, que quisiéramos verlo en el mayor apogeo, ni ejercer presión de ninguna clase, como algunos mal informados o reñidos con todo lo que sea adelanto y progreso, han dado en propalar; por el contrario, nuestra intención no es ni ha sido nunca, coartar la voluntad de los armadores, consignatarios o capitanes, ni aún de los mismos maquinistas jefes, que están el derecho de embarcar a quien crean conveniente, mientras el favorecido reúna los requisitos exigidos por la ley del 23 de enero del año pasado.”

En el segundo número se reitera la misma idea, que se repetirá a lo largo de los años y de la que todavía hoy, en pleno siglo XXI, encontramos eco en algunas asociaciones de marinos: “somos una asociación profesional, no sindical o política”, confundiendo los intereses y los fines de la asociación, siempre políticos en el más amplio sentido del término, con los requisitos de admisión de los miem-

38. ROBLES SANCHEZ, Pedro: *Ibidem*, pág. 30.

39. ROBLES SANCHEZ, Pedro: *Ibidem*, pp. 30-38, recoge con amplitud el contenido de ambos números de la *Revista Mecánica*.

bros y con el partidismo político. De todas formas, era lógico desmarcarse del término “sindicato”, organizaciones consideradas en aquellos años como conspirativas y criminales⁴⁰. Había también otra razón de tipo legal. La Asociación de Maquinistas Navales se constituyó a tenor del artículo 13 de la Constitución de 1876, que amparaba el derecho de asociación de una forma ambigua que no comprendía a las organizaciones obreras. No fue hasta la ley de asociaciones de 1887 que las organizaciones de la clase obrera pudieron ver legalizada su existencia y funcionamiento.

Los maquinistas defendían entonces la separación tajante por oficios a bordo y no querían en absoluto ligar sus sueldos a los sueldos de capitanes y náuticos. La razón es muy sencilla: la escasez de maquinistas había provocado sueldos altísimos para los de su oficio, mientras que en razón de su abundancia, los oficiales de cubierta cobraban salarios mucho más bajos. Un primer maquinista podía llegar a cobrar un salario muy superior al del capitán del barco. Esta situación empezaría a cambiar a partir de la última década del siglo, cuando se equilibra el mercado de trabajo del personal de máquinas. Entonces, los armadores recortaron los sueldos de los maquinistas, como antes habían hecho con el personal náutico.

El proceso de congelación, y en muchos casos recorte, de sueldos al personal embarcado fue un proceso internacional generalizado. Fischer, en base al estudio de los *Agreements and Accounts of Crew*, conservados en los archivos del *Board of Trade* británico, concluye que entre 1863 y 1900 los salarios de los marinos se mantuvieron prácticamente invariables, lo que quiere decir que se redujeron severamente en términos reales por efecto de la inflación⁴¹.

Pero en 1879, los maquinistas navales españoles, en la tranquilidad de sus altos salarios, defendían, no sin ironía, la especificidad de su profesión (*Capitanes y Maquinistas*, Revista Mecánica, número 2):

“Muchísimas veces hemos oído recitar la cantinela, aprendida ya de memoria, que es injustificado el sueldo asignado a los maquinistas y exiguo el concedido a los capitanes y pilotos de los buques de vapor, siendo estos los que tienen la jefatura del personal de las embarcaciones que dirigen y los que asumen toda la responsabilidad de las expediciones; y semejante cuestión así planteada, no puede ser, ni más inocente, ni más peligrosa para ser tratada con la extensión a que ella se presta.

(...) No afirmaremos que sea más difícil hallar un buen maquinista que un famoso capitán, puesto que para ciertas expediciones es el mejor éste último el más galante modelo de cortesía y desenvoltura, y a la verdad, es más difícil hallar estas cualidades extremadas, salvo raras excepciones, en un verdadero marino que en otra individualidad dedicada a otra profesión; pero respecto a idoneidad en la náutica debemos hacer justicia a los pilotos en general que son muchos inteligentes en grado sumo. Es verdad que actualmente y dadas las críticas circunstancias por que atravesamos, sobra un gran número de individuos de aquella profesión; y a ello es debido que algunos se embarquen en condiciones poco halagüeñas; por esto podríamos decir que no hay bastantes cubiertos en el banquete de la navegación para tanto convidado. Es pues la mucha oferta de pilotos y capitanes una de las causas, quizás la primera, que influye para que no estén tan bien retribuidos como sería de desear.”

La crisis del mercado de trabajo para los náuticos era consecuencia directa de la introducción masiva de máquinas en los buques, propulsor y maquinaria auxiliar, y del vertiginoso crecimiento del tamaño de los barcos propiciado por la construcción en hierro y luego, a partir de 1879, en acero, sustituyendo la tradicional construcción de madera⁴².

Los cuadros 1 y 2, extraídos de *Nuestra Marina Mercante* (Ricart i Giral, 1887, páginas 21 y 22), son prueba elocuente de la evolución de la marina mercante española y mundial entre 1876 y 1885: descenso imparable del número de barcos de vela y aumento del número de vapores, aunque no en la cantidad suficiente como para mantener el total de unidades; incremento progresivo del tamaño de los buques y crecimiento del tonelaje total.

40. Véase sobre el sindicalismo del siglo XIX, la obra de MORTON, A. L. y TATE G.: *Historia del Movimiento obrero inglés*, Editorial Fundamentos, Madrid, 1971. Traducción de Simón Sánchez Montero.

41. FISCHER, Lewis: *Seamen in a space economy: international regional patterns of maritime wages on sailing vessels, 1863-1900*, Exeter Maritime Studies, 1991, número 2.

42. En 1879 se construyeron los primeros buques completamente de acero, el *Rotomahama* y el *Buenos Ayrean* (sic). Ese mismo año se construyó también el célebre *Parthia*, vapor que estuvo en servicio hasta 1947 y que introdujo la máquina *compound* en la británica Cunard Lines. Véase FARIÑA, Francisco: *Historia de la Navegación*, Departamento editorial del Comisariado Español Marítimo, Madrid, 1950; y GRIF-FITHS, D.: “Triple Expansion and the first shipping revolution”, en GARDINER, R. (ed.): *The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900*, Conway Maritime Press, London, 1993.



BUQUES DE VELA DE MÁS DE 50 T; Y BUQUES DE VAPOR
DE MÁS DE 100 T.—TABLA I.

NACIONES	1876				1879			
	BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR		BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
Inglaterra..	20,265	5.807,365	3,299	3.362,992	18,357	5.842,128	3,512	3.933,966
E. U. América	7,288	2.390,521	605	789,728	5,915	2.041,645	519	609,101
Noruega. . .	4,749	1.410,903	122	55,874	4,178	1.374,824	125	61,160
Alemania. . .	3,456	875,995	226	226,888	3,159	927,934	244	265,383
Francia. . .	3,888	725,048	314	334,334	2,914	572,506	292	356,636
Italia. . . .	4,601	1.292,076	114	97,582	2,956	924,794	101	100,047
España.. . .	2,915	557,230	230	176,250	1,589	328,682	214	178,144
Rusia. . . .	1,785	391,952	151	105,962	1,852	425,090	156	119,937
Suecia. . . .	2,121	399,128	219	88,660	1,921	404,376	194	82,725
Holanda. . .	1,432	399,993	126	134,600	1,144	340,893	113	120,711
Austria.. . .	983	338,684	78	81,269	608	238,347	71	81,901
Dinamarca. .	1,348	188,953	87	60,697	1,180	180,589	106	71,656
Grecia. . . .	2,121	426,905	11	7,133	2,002	417,442	13	5,950
Bélgica.. . .	54	23,344	35	40,700	27	10,809	31	37,647
Portugal. . .	456	107,016	26	22,277	429	99,917	16	10,381
Turquía. . .	305	48,259	30	28,264	284	48,437	10	5,579
Totalidad del Globo.	58,208	15.553,368	5,771	5.686,842	49,024	14.103,605	5,897	6.179,935

NACIONES	1883				1885			
	BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR		BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
Inglaterra. .	17,853	5.271,160	3,649	3.822,708	14,939	4.714,746	4,852	6.464,362
E. U. América					6,284	2.138,879	355	545,187
Noruega. . .	4,003	1.366,941	209	77,057	4,086	1.443,741	266	141,452
Alemania. . .	2,614	894,558	420	345,103	2,424	863,611	509	566,697
Francia. . .	2,434	452,316	458	444,265	2,173	398,561	505	750,061
Italia. . . .	3,084	915,049	135	111,548	2,869	848,823	147	201,070
España. . . .	1,544	308,779	282	305,150	1,381	272,083	314	363,908
Rusia. . . .	2,131	468,272	194	98,052	2,159	472,479	210	161,110
Suecia. . . .	1,915	399,602	252	72,211	1,961	407,521	311	130,180
Holanda. . .	1,153	332,519	127	106,482	952	277,945	174	214,538
Austria.. . .	538	210,919	94	81,242	510	209,445	102	130,447
Dinamarca. .	1,160	181,341	145	70,511	1,150	181,033	177	135,344
Grecia. . . .	1,865	362,891	47	25,555	1,302	254,760	55	52,878
Bélgica. . .	27	8,544	52	62,039	26	6,797	60	108,207
Portugal. . .	458	109,430	20	11,673	369	82,049	23	22,299
Turquía. . .	402	65,325	10	5,579	415	67,605	14	10,144
Totalidad del Globo.	48,074	13.647,877	7,764	9.282,096	43,692	12.867,375	8,394	10.269,504

1 Según la última estadística publicada por la Dirección de Hidrografía, la marina de vapor de España se componía en 1885 de 351 buques, con 359,648 toneladas.

MARINA TOTAL DEL GLOBO.—TABLA II.

	Buques de vela		Buques de vapor		Total de buques	Total de toneladas	Promedio de toneladas por buque de vapor
	Número	Toneladas.	Número	Toneladas.			
Resumen en 1885.	43,692	12.867,375	8,394	10.269,504	52,086	23.136,879	1,223
Id. » 1884.	44,734	13.070,879	8,433	10.209,468	53,167	23.220,347	1,216
Id. » 1883.	48,074	13.647,877	7,764	9.282,096	55,838	22.879,973	1,200
Id. » 1882.	48,487	13.739,970	7,301	8.404,932	55,788	22.144,902	1,150
Id. » 1881.	49,037	13.911,915	6,857	7.475,851	55,894	21.387,766	1,090
Id. » 1880.	48,584	13.872,881	6,392	6.745,198	54,976	20.618,079	1,060
Id. » 1879.	49,024	14.103,605	5,897	6.179,935	54,921	20.283,540	1,040
Id. » 1878.	49,524	14.317,430	5,462	5.595,175	54,986	19.912,605	1,020
Id. » 1877.	51,912	14.799,139	5,471	5.507,699	57,383	20.306,838	1,001
Id. » 1876.	58,208	15.553,368	5,771	5.686,842	63,979	21.240,210	980
Id. » 1875.	57,258	15.099,001	5,519	5.364,492	62,777	20.463,493	975
Id. » 1874.	56,289	14.523,630	5,365	5.226,888	61,654	19.750,518	968
Id. » 1873.	56,281	14.185,836	5,148	4.328,193	61,429	18.514,029	849
Id. » 1872.	56,727	14.563,868	4,335	3.680,670	61,062	18.241,538	856
Id. » 1871.	?	?	?	?	?	?	?
Id. » 1870.	59,518	16.042,498	4,132	2.793,432	63,650	18.835,930	681

MARINA MERCANTE ESPAÑOLA.—TABLA III.

ÉPOCAS	BUQUES DE VELA		VAPORES		TOTAL		Promedio de toneladas por buque de vapor
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	
Resumen del año 1885.	1,381	272,083	314	363,908	1,695	635,991	1,160
Id. » » 1884.	1,502	299,340	301	345,862	1,803	645,202	1,153
Id. » » 1883.	1,544	308,779	282	305,150	1,826	613,929	1,082
Id. » » 1882.	1,555	316,028	252	248,423	1,807	564,451	990
Id. » » 1881.	1,568	342,545	237	220,085	1,805	542,526	929
Id. » » 1880.	1,578	325,036	226	205,498	1,804	530,534	909
Id. » » 1879.	1,589	328,682	214	178,144	1,803	506,825	833
Id. » » 1878.	1,590	329,215	199	152,708	1,789	481,923	767
Id. » » 1877.	2,744	550,533	224	176,310	2,968	726,843	790
Id. » » 1876.	2,915	557,230	230	176,250	3,145	733,480	770
Id. » » 1875.	2,883	551,201	216	144,859	3,104	696,060	671
Id. » » 1874.	2,674	509,767	212	155,417	2,886	665,184	733
Id. » » 1873.	2,867	540,211	202	138,675	3,069	678,886	687
Id. » » 1872.	3,013	552,514	169	101,185	3,182	653,699	600
Id. » » 1871.	?	?	?	?	?	?	?
Id. » » 1870.	3,036	545,607	148	72,845	3,184	618,452	492
Id. » » 1868.	1,312	147,160	108	20,814 (?)	1,420	167,974	192 (?)
Id. » » 1864.	1,372	256,596	47	26,876	1,419	283,472	572
Id. » » 1860.	1,532	271,125	28	8,297	1,560	279,422	296

Cuadro 2.3: Evolución de la flota mercante en España y en Bilbao, 1860-1935 (años seleccionados)

Años	España				Bilbao			
	Vela		Vapor		Vela		Vapor	
	N.º	TRB*	N.º	TRB	N.º	TRB	N.º	TRB
1860	4.716	399.888	84	15.444	805	74.932	7	852
1879	2.010	364.184	330	163.832	298	67.676	61	41.367
1890	1.238	195.387	415	411.096	120	31.425	103	135.218
1900	175	52.549	422	642.231	8	2.591	171	308.974
1910	68	18.712	511	746.748	2	996	187	354.999
1920	148	59.750	601	937.280	14	9.162	191	315.883
1935	57	13.461	877	1.164.271	—	—	185	471.267

Fuente: 1860, Anuario Estadístico de España, 1861-62, pp. 546-47; 1879-1935, ver A. 1.
 * 1860-1890: buques > de 50 TRB; 1900-1935: buques > de 100 TRB.

Cuadro 2.4: Tonelaje de la flota de Bilbao como porcentaje del tonelaje total de España, 1860-1935

Años	Vela	Vapor	Total
1860	18,7	5,5	18,2
1879	18,6	25,2	20,6
1890	16,1	32,9	27,5
1900	4,9	48,1	44,8
1910	5,3	47,5	46,5
1920	15,3	33,7	32,6
1935	—	40,5	40,0

Fuente: ver Cuadro 2.3.

España tenía en 1876, 2.915 barcos de vela mayores de 50 toneladas con un tonelaje total de 557.230 tons. y una flota de 230 vapores mayores de 100 toneladas con 176.250 toneladas. Diez años más tarde, en 1885, los barcos de vela se habían reducido a menos de la mitad (1.381, con 272.083 toneladas) y los barcos de vapor habían aumentado a 351 buques con 359.648 toneladas. Es decir, el número total de buques, que es el índice que nos permite calcular el número de puestos de trabajo ofertados, se había reducido en ¡1.413 unidades!, en tan solo diez años. Por otra parte, según datos de Jesús Valdalisó, entre 1859 y 1883 el número de tripulantes por 100 toneladas de buque de vela pasa de 11 a 6,1 y de 8,8 a 1,8 en los buques de vapor⁴³.

Esa masiva pérdida de puestos de trabajo afectaba en exclusividad a los náuticos. Nótese, además, que esta drástica disminución del número de barcos coincide con un importante aumento de la marina mercante española en términos de capacidad de transporte, es decir de tonelaje.

Para los maquinistas, la situación era justamente la inversa: mercado en franca expansión, ya que cada vez había más vapores y poquísimos trabajadores españoles capacitados. Durante la práctica

43. VALDALISO, J: *Los navieros vascos...*, op. cit., pág. 319.

totalidad del siglo XIX, la mayoría de los barcos a vapor bajo pabellón español llevaban al menos parte de la oficialidad de máquinas de nacionalidad inglesa.

En esta tesitura es comprensible que los maquinistas vieran las relaciones laborales a través de la parcialidad del oficio o clase, y que quisieran hacer de esa visión parcial una verdad incuestionable. Como afirman en la "Revista Mecánica", número 2: "No es posible que ningún marino que haya navegado pueda haber tenido la ocurrencia de poner en parangón la profesión náutica con la del maquinista naval".

El conflicto de aquellos años entre náuticos y maquinistas –que se prolonga en el tiempo hasta nuestros días– es contemplado, si embargo, con gran lucidez (*Revista Mecánica*, número 2): "(...) estamos persuadidos de que el egoísmo, que de todo saca partido, pretende poner ambas profesiones en pugna y frente a frente, no tanto para favorecer a una de ellas como para beneficiarse de ello".

3. BILBAO TOMA EL RELEVO DE BARCELONA

La Asociación de Maquinistas Navales de Barcelona fue languideciendo, de forma bien visible en los primeros años del siglo XX, en parte porque la buena coyuntura del mercado de trabajo para los maquinistas, y por tanto los altísimos salarios y la euforia colectiva, se fueron diluyendo a medida que nuevas generaciones de titulados se incorporaban a los barcos. Las Reales Ordenes de 10 de noviembre de 1883, 28 de diciembre de 1893 y 12 de enero de 1895, que restringían cada vez con mayor severidad la posibilidad de embarcar maquinistas extranjeros en buques españoles, son buena prueba de que el mercado de trabajo se equilibraba en perjuicio del personal de máquinas. Finalmente, la Real Orden de 21 de mayo de 1904 prohibía la contratación de personal extranjero en los buques españoles.

Pero también hay que consignar la caída de Barcelona como gran centro naviero y su sustitución por Bilbao. Barcelona y los puertos de su litoral (Vilassar, Mataró, Arenys, Blanes, Lloret...), vivieron en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XIX una época de expansión naviera, exclusivamente de barcos de vela⁴⁴. La sustitución de la vela por el vapor va acompañada del relevo de Barcelona por Bilbao como gran cabecera marítima de la Península. La *febre de l'or* (fiebre del oro), de Barcelona fue sustituida por la eclosión naviera de la Ría del Nervión. Entre 1898 y 1900 se constituyeron en Bilbao ¡54 compañías de navegación!⁴⁵

Bilbao comandó desde finales del siglo XIX el proceso de tránsito de la vela al vapor de la marina mercante española, como demuestran los siguientes cuadros elaborados por Jesús Valdaliso (1991, página 86).

En 1915 (datos a 1 de enero), la flota de vapor de la matrícula de Bilbao ascendía a 208 buques con 401.859 toneladas, casi la mitad del tonelaje de vapor total en España (640 buques y 875.609 toneladas). Barcelona, el puerto que seguía en importancia a Bilbao contaba en su matrícula con tan solo 76 vapores, que sumaban unas 157.000 toneladas⁴⁶.

En julio de 1912, la primera Asociación de Maquinistas Navales se transforma en la Sociedad Española de Maquinistas Navales, federada estatutariamente a la Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, cuyos presidentes serán por derecho propio presidentes honorarios de la Sociedad Española de Maquinistas Navales (artículo 1 de los Estatutos). Con ello se reconocía de forma expresa el liderazgo, por afiliados e iniciativas societarias, de la Asociación de Bilbao. La Asociación de Maquinistas Navales de Bilbao, fue creada en 1.891. Dos años más tarde, el 26 de febrero de 1893, los náuticos de Bilbao fundaron la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española⁴⁷. Ambas asociaciones bilbaínas estaban destinadas a ser, junto con las sociedades de Barcelona, el eje mayor del movimiento obrero en la marina mercante española hasta el final de la Segunda República.

44. CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco: *La Marina Española (compendio histórico)*, Apolo, Barcelona, 1923.

45. VALDALISO, Jesús: "Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936", artículo en la *Revista de Historia Social*, número 7, 1990, pp. 69-103.

46. PALENCIA, Francisco (capitán de la marina mercante): "Algunos datos sobre nuestra marina mercante", artículo publicado en la revista *Iberica*, número 105, 1 de enero de 1916, pp. 7-16.

47. En la Memoria del año de fundación de la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao, 1893, puede leerse lo siguiente (citada en ROBLES SANCHEZ, Pedro: *Vicisitudes históricas...*, op. cit., pág. 101): "La empresa de fundar una Asociación era harto difícil. Había el precedente de haber fracasado todas las Sociedades análogas, aún cuando estas nacieran con carácter regional, como las que se fundaron en Gijón, La Coruña, Santander, Barcelona, Liverpool, etc."

4. CONCLUSIONES

Los orígenes del movimiento obrero en la marina mercante española descansan sobre las primeras asociaciones de maquinistas, creadas con un marcado acento corporativo y gremial y ligadas al reconocimiento de un título profesional. La Asociaciones de Maquinistas Navales de Barcelona y de Bilbao, vanguardia del asociacionismo en la marina mercante española, forman parte, a su vez, del movimiento de afirmación burguesa de la segunda mitad del siglo XIX, cuando la exigencia de un título profesional era una de las formas de enfrentarse al antiguo régimen y a los títulos de la nobleza⁴⁸.

A pesar de la voluntad manifiesta de aquellos pioneros, que huían de cualquier parentesco o relación con los sindicatos, lo cierto es que las Asociaciones de Maquinistas de Barcelona y Bilbao tenían como objetivos la defensa de sus condiciones de trabajo, entonces restringida a salarios, horarios de trabajo y equiparación de status profesional con los oficiales náuticos.

A los maquinistas navales les siguieron los capitanes y pilotos, quienes al igual que los maquinistas reivindicaron su título profesional y abominaban de cualquier organización que pudiera tacharse de sindical.

Es decir, desde sus inicios, el movimiento obrero en la marina mercante contempla, por un lado, la división orgánica de los trabajadores de un buque en dos grupos enfrentados entre sí: oficiales de máquinas y oficiales de cubierta.

Por otro lado, las asociaciones sindicales de los marinos nacen al margen del movimiento obrero general y con bastantes años de retraso. Según Giral, Balcells y Termes (1970) el punto de partida del movimiento obrero en España ha de fijarse en el año 1840⁴⁹.

Además, las asociaciones se crean por, y se restringen a, los titulados, al personal técnico/profesional que dirige los buques, dejando fuera al personal subalterno o auxiliar: marineros, fogoneros, camareros y cocineros. Con ello se crean otros dos grandes bloques, los oficiales por un lado y los subalternos por otro lado.

La vida a bordo de un buque mercante en el último cuarto del siglo XIX, era extremadamente dura y peligrosa, y las categorías estaban muy marcadas, según el modelo cultural de la armada, de forma que era prácticamente imposible la relación natural entre un marinero y un oficial.

Los oficiales gozaban de unos miserables camarotes con un camastro; lo normal era compartir ese espacio entre dos o tres oficiales. El capitán era la única persona a bordo que gozaba del privilegio de un camarote, minúsculo pero individual. Capitán y oficiales podían comer, si el tiempo lo permitía, sentados en una mesa, con plato y cubiertos. El resto de la tripulación ocupaba un rancho colectivo, con jergones malolientes, donde comían y realizaban todas sus actividades fuera del trabajo. Para todos, las jornadas de trabajo eran inacabables y los períodos de embarque se prolongaban sin interrupción años y años.

Con estas condiciones de vida y trabajo a bordo, pudiera sorprender la inhibición asociativa de los subalternos y la nula influencia general, entre todas las categorías laborales de la marina mercante, de las corrientes y organizaciones sindicales de clase (UGT y CNT). Las razones de esta anomalía hay que buscarlas en el aislamiento y dispersión que comporta el trabajo en la mar, en la desconfianza innata por parte de los que navegan hacia los marinos que se han quedado en tierra, y en la dependencia de la marina mercante respecto a la marina de guerra⁵⁰.

48. MARTÍNEZ CUADRADO, M.: *La burguesía conservadora (1874-1931)*, Alianza Editorial, S.A., Madrid, 1975, pág. 263.

49. Sobre el origen del sindicalismo en España, un ideólogo del Movimiento Nacional, Guillén Salaya, publicó a finales de 1938, la siguiente caricatura de la historia: "A últimos del siglo XVIII, un sacerdote, un tanto populista, un tanto liberal, funda El Fomento de las Artes. Es una entidad popular para el progreso de las ciencias y las artes porque hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad. En el Fomento se dan conferencias de controversia sobre liberalismo, sobre socialismo y anarquismo. La Sociedad es muy seria y tiene cierto empaque católico, pero el liberalismo ha entrado con su cortejo de teorías disolventes. ¿Y sabéis quienes se incuban en aquella Sociedad fundada por un sacerdote, un tanto populista, un tanto liberal, una especie de abate Sturzo de la época? Pues de allí salen: Pablo Iglesias, o el marxismo; Anselmo Lorenzo, o el anarquismo; y Ossorio y Gallardo, o el judío traidor. De allí sale el primer Sindicato de Artes Gráficas de la UGT. En el Fomento de las Artes comienza la lucha sindical en España y contra España. Hasta que en el año 33 las JONS [Juntas Obreras Nacional-sindicalistas], vuelven a clavar en ese centro comunista las flechas y el yugo de la tradición imperial de España". Por si quedara alguna duda en medio de tanta confusión, el autor remacha: "Hemos visto como la gallina clueca del liberalismo incubaba siempre, bajo su cálido plumaje democrático, a los milanos del comunismo, del anarquismo y del judaísmo masónico y anticristiano" (GUILLÉN SALAYA, Francisco: *Qué son los Sindicatos Verticales*, "Yugos y Flechas", San Sebastián, 1938, pp. 18-19).

50. Acerca de la desconfianza de los embarcados respecto a quienes se han quedado en tierra, véase RODRÍGUEZ-MARTOS, Ricard: *El buque mercante. Un análisis sociológico*, Edicions UPC, Barcelona, 1996, pág. 148.

Tanto la administración marítima como los usos y costumbres a bordo estaban militarizados. Cualquier protesta a bordo se convertía en un delito, juzgado con severidad por la armada. Es indudable que esa identificación de la marina mercante con la marina de guerra constituye el factor, probablemente decisivo, que puede explicar la exclusión, o al menos la distancia, de los trabajadores del mar del movimiento obrero general y de sus organizaciones.

En diciembre de 1883, el gobierno de la Restauración creó la Comisión de Reformas Sociales con objeto de estudiar todas las cuestiones que directamente interesan a la mejora y bienestar de las clases obreras, tanto agrícolas como industriales, y que afectan a las relaciones entre el capital y el trabajo. Dicha comisión, en la que participaron activamente, entre otros, los principales líderes socialistas (Pablo Iglesias, García Quejido, Facundo Perezaguas, Jaime Vera, etc.), trabajó a base de encuestas e informes. De los miles de folios que salieron de esa iniciativa, y que constituyen un excelente retrato del mundo del trabajo en esos años, no hay absolutamente nada que se refiera al trabajo en la mar. La única referencia la encontramos en el informe de José Rodríguez sobre horas de trabajo, donde tras un prolijo repaso de los horarios laborales en todos los oficios e industrias –carpinteros, sastres, zapateros, panaderos, costureras, tejedores, canteros, albañiles, herreros, labradores, etc. etc.–, escribe: “Pasemos ahora a tratar las industrias particulares que pide el cuestionario, y en ellas debo dejar lo referente a transportes marítimos de la cual no puedo ocuparme por falta de datos”⁵¹.

El desconocimiento general del trabajo en la marina mercante por parte de los líderes políticos y sindicales del movimiento obrero no podía ser mayor.

51. Para la consulta de los informes de la Comisión he utilizado la obra de ELORZA, Antonio e IGLESIAS, M^o del Carmen: *Burgueses y proletarios. Clase obrera y reforma social en la Restauración*, 1973, La cita del informe de José Rodríguez sobre horas de trabajo se encuentra en la pág. 80.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ARRANZ, Santiago: "Contaminación por metales pesados. El caso de la ría de Bilbao", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 265-282.



Contaminación por metales pesados. El caso de la ría de Bilbao

Santiago Arranz

Recep.: 25.01.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 265-282]

Acep.: 08.05.12

Resumen

En este artículo se hace un recorrido histórico por el proceso de modificación antrópica de la Ría de Bilbao, el cual la convirtió paradójicamente en fuente de riqueza y en medio natural carente de vida. Utilizando documentación de las propias fuentes que han intervenido en el proceso de recuperación del estuario, se realiza un análisis de las medidas acometidas y de los resultados obtenidos. Este estudio presenta el agradecimiento por lo conseguido y a la vez la reclamación de lo pendiente.

Palabras clave: Metales pesados, Ría de Bilbao, bioacumulación, modificaciones antrópicas, sedimentos, bentos.

Laburpena

Artikulu honetan Bilboko itsasadarraren aldaketa antropikoa azaltzen da, hain zuzen ere, prozesu horren garapen historikoa. Izan ere, aldaketa horrek aberastasuna ekarri zuen, baina baita ingurumena pobretzea ere. Estuarioan bizitza berreskuratzeko ahaleginak egin dituzten organismoen dokumentazioa erabilita, hartutako neurriak eta lortutako emaitzak aztertzen dira artikuluan. Azterketa honek helburu bikoitza du: egindako lanegatik eskerrak ematea eta oraindik egiteko dagoena agerian jartzea.

Gako-hitzak: Metal astun, Bilboko itsasadar, biometatze, aldaketa antropiko, sedimentu, bentos.

Abstract

This article examines the history of the anthropic modification of the estuary of Bilbao, which turned it paradoxically into a source of wealth and an inert natural environment. Based on documents taken from sources that have worked on recovering the estuary, it analyses the work that was carried out and the results that were obtained. The study acknowledges what has been achieved and calls for what has yet to be done.

Key words: Heavy metals, estuary of Bilbao, bioaccumulation, anthropic modifications, sediment, benthos.

“No es frecuente encontrar una explotación tan intensa de un recurso natural, que originalmente no presentaba unas condiciones adecuadas para su utilización pero sobre el que se ha llevado a cabo una enorme labor de transformación antrópica”.

A. Cearreta, 1992

Nací tierra adentro, en la llanada alavesa, aunque siempre he estado enamorado del mar. Desde que tenía 4 años, cuando venía a Santurtzi a visitar a mis tíos, la Ría, el gasolino, el Puente Colgante, las playas, los barcos, son parte de mi vida.

He conocido la Ría en sus peores momentos, en aquellos momentos en los que su hedor resultaba insoportable. Poco a poco esta situación ha ido cambiando. Tan poco a poco que apenas nos hemos dado cuenta, como cuando un niño crece a nuestro lado y no lo notamos hasta que un día, de repente, la realidad nos golpea con su evidencia.

Aunque se ha conseguido bastante, queda mucho por hacer. Este “mucho por hacer” es lo que me ha impulsado a escribir este artículo, un poco por amor, un poco por rabia. Uno de los problemas persistentes en el Estuario de la Ría de Bilbao es la contaminación de los sedimentos por metales pesados. El cauce se va recuperando, perdiendo poco a poco su carácter anóxico, sin embargo, la cantidad de metales acumulados en los sedimentos representan un peligro potencial cuya solución tiene un largo camino por delante.

Este estudio recoge la documentación histórica y científica de algunos de aquellos que han participado en este proceso de recuperación y manifiesta así mi humilde reconocimiento a su esfuerzo. En definitiva, es un alegato de agradecimiento por lo conseguido y a la vez la protesta por lo pendiente.

1. LA ALEGORÍA

Cuando todavía era un niño, mi tío, refiriéndose al monumento a D. Evaristo Churruga me dijo una vez:

“¿Ves?, ese que está en el suelo es capaz de sostener la piedra, a pesar de que el que está arriba empuja con todas sus fuerzas. El mar es tan fuerte que vence a la tierra por mucho que ésta se esfuerce”.

No sé si mi tío no comprendía el significado de este monumento o quizás lo comprendía demasiado bien. El monumento a D. Evaristo Churruga, en realidad, representa justamente lo contrario, la victoria de la tierra sobre el poder del mar gracias al buen hacer de D. Evaristo, la victoria de Bilbao



Monumento a Evaristo Churruga en Las Arenas (Getxo, Bizkaia), obra de Miguel García de Salazar, 1939. Foto Santiago Arranz.

sobre el mar, como dicen otros (Saiz, José I. *Bioindicadores de recuperación en la Ría de Bilbao*. <http://www.euskonews.com/0017zbnk/gaia1701es.html>). La victoria de la tierra sobre el mar que le dio a un pueblo marineró la posibilidad de explotar sus recursos naturales y le otorgó un papel preponderante en la industria siderúrgica a nivel nacional e internacional. Reflejo de este poder aparece en el monumento la alegoría de la siderurgia con forma de mujer.

Pero las consecuencias del crecimiento económico que la siderurgia y la minería trajeron a Bilbao fueron nefastas para el Estuario. Si ya desde el siglo XIV el hombre había ido modificando su curso, a partir de finales del XIX, el cambio de aspecto será irremediable. Aunque lo peor estaba por llegar. Los vertidos incontrolados de todo tipo de residuos, orgánicos e inorgánicos, urbanos e industriales, directos y a través de sus afluentes, convirtieron la Ría en una cloaca maloliente y sin el menor atisbo de vida.

¿Entonces, de qué estamos tan orgullosos? ¿Este monumento es un festejo a la victoria o es la representación del dolor de la pérdida?

Quiero pensar que mi tío tenía razón y que el mar no será vencido. Quiero pensar que en su enormidad, poco a poco, con el paso de los lustros, esa contaminación que todavía subyace en el lecho de la Ría podrá ser reciclada y el Estuario recobre la vida que un día el mar le dio.

2. HISTORIA DE UN ESTUARIO

Un estuario es una masa de agua litoral semi-confinada que presenta una conexión directa con el mar abierto y en cuyo interior el agua marina es diluida con agua dulce proveniente del drenaje continental (Pritchard, 1967). Esta configuración es típica de la costa norte de la Península, en la que barras arenosas o depósitos de playa separan los estuarios del mar abierto. Son las peculiaridades de esta zona de transición entre mar y tierra, en especial los procesos erosivos, la sedimentación y las mareas, las que determinan tanto su morfología como su extensión. En la costa de Bizkaia, además de la Ría de Bilbao contamos con los arenales de Muskiz y el estuario de Mundaka.

La Ría de Bilbao se sitúa en la Cuenca Vasco-Cantábrica, entre las coordenadas 43°23'N a 43°14'N y 03°07'W a 02°55'W, con una orientación NW-SE. Se originó probablemente como consecuencia de la Falla de Otxandiano, origen, a su vez, de la diferencia entre los materiales jóvenes que conforman la margen derecha y los más antiguos de la izquierda. Lo que se entiende como Ría de Bilbao es un sistema formado por el curso bajo del río Nervión y la zona del Abra. Abarca más de 20 km desde la antigua isla de San Cristóbal en La Peña hasta Punta Lucero en Zierbena.

2.1. Recorrido

En La Peña, el río transcurre entre agrestes riberas calizas formadas hace más de 100 millones de años (Urgoniano), hasta llegar a Atxuri, donde forma una cubeta cuasi-circular de un diámetro aproximado de 2 km hasta Olabeaga. Esta cubeta se abre en el Pleistoceno (periodo que abarca desde



Cortesía de CEARRETA, A. (1992): Cambios medioambientales en la Ría de Bilbao durante el Holoceno. Publicado en Cuadernos de Geografía e Historia, 20, Eusko Ikaskuntza, pp. 435-454.

hace aproximadamente 1,8 millones de años hasta principios del Holoceno hace aproximadamente 11.500 años) y tiene un recorrido tan amplio debido a un sustrato margoso, proporcionando el lugar donde se asienta hoy la Villa de Bilbao. Aguas abajo, de Erandio a San Inazio, la Ría sigue un trazado rectilíneo debido a un acortamiento del curso originario. De hecho, entre Elorrieta y Erandio existía un enorme meandro que rodeaba lo que hoy es Barakaldo. Aparentemente, el estrangulamiento de este meandro se debe a la erosión producida por los ríos Asua y Kadagua y tuvo lugar antes del Holoceno.

2.2. Modificaciones antrópicas

Hoy en día, la Ría corre hacia el mar confinada entre diques que han modificado su trazado natural para adaptarlo a las exigencias industriales y de la navegación. Sin embargo, esta configuración dista mucho de asemejarse a la que tuvo en el pasado. Cuando en el año 1300 se funda la Villa de Bilbao, la Ría presentaba una imagen bien distinta. Debido a las mareas, se extendía por ambas riberas, depositando grava y arena y variando frecuentemente su cauce.

La barra de Portugalete y los bancos de la parte baja de la Ría representaban una dificultad importante para la navegación. Creyendo que su origen estaba en la alteración frecuente del variable curso del río Gobelas, que en su desembocadura circulaba por dunas móviles, en 1502 se propuso su desviación, haciendo que desembocase directamente en el mar, en la playa de las Arenas. Sin embargo, la propia arena arrastrada por el mar cerró esta desembocadura en 1772.

La observación de la tendencia natural de la Ría a desembocar por la más agreste margen izquierda, a saber, el canal denominado "La Traviesa", hace que a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI se plantee la idea de ayudar al cauce mediante la construcción de un muelle en dicha margen. Este muelle se construye en el segundo tercio del siglo XVI, aunque la efectividad de la medida se ve reducida debido a las constantes reparaciones a las que se ve sometido.

Mientras tanto, el recién fundado Consulado de Bilbao (año 1511) acomete un proyecto para evitar que los arenales móviles de Getxo, que llegaban hasta las colinas de Ondiz, entorpeciesen el curso del cauce de la Ría. Se trataba de la construcción de un muelle en la margen derecha que fijase la arena en la playa aneja. Como más adelante entendería D. Evaristo Churrua, el efecto se veía minorado tanto por el crecimiento de dicha playa como por la escasa longitud del muelle de la margen izquierda.

Más adelante, en 1654, para evitar los desastres que provocaban las inundaciones en la capital, se modifica el cauce de la Ría a la altura del Campo Volantín, abriendo una bifurcación del mismo y dejando en medio una isleta, la isleta de Uribitarte. Este doble cauce existió hasta que en 1870 se cubre el cauce antiguo.

Una nueva e importante decisión se toma en 1753, esta vez para el encauzamiento de la Ría desde Desierto hasta Portugalete. En esta área, el estuario se extendía desde las colinas de Ondiz y Leioa hasta las de Sestao. Esta gran extensión hacía que en las bajamareas solo quedaran dos canales de escasa profundidad y trazado sinuoso, dificultando el acceso navegable a Bilbao. La construcción de los muelles de la Benedicta en la margen izquierda y Lamiako en la derecha y el dragado del área, junto con la profundización posterior del fondeadero de la Benedicta eliminó el doble cauce y proporcionó mayor seguridad en la navegación por la zona.

De este modo, a la disolución del Consulado de Bilbao en 1844, la Ría se encuentra prácticamente canalizada. Una obra de más de 300 años pero que no solucionó definitivamente el problema, un problema cuya solución sería perentoria con el auge de la industria siderúrgica. Desde 1875, la inversión privada procedente de las propias compañías mineras se encargará de encauzar la margen izquierda en el tramo comprendido entre los ríos Kadagua y Galindo como obra complementaria a la instalación de terminales de ferrocarril para el transporte del mineral de hierro.

Un nuevo organismo constituido en 1877 marcará el desarrollo posterior de la modificación antrópica de la Ría hasta la configuración que hoy conocemos. Se trata de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, cuya cabeza visible será D. Evaristo Churrua. Ya hemos dicho que la construcción de los muelles de La Benedicta y Lamiako permitió una navegación y un fondeadero seguros en dichas zonas. Sin embargo, el acceso a la misma se dificultaba por la barra de Portugalete, problema no resuelto definitivamente por los muelles de Portugalete y Getxo construidos en el siglo XVI. Era ésta una zona de tráfico marítimo intenso debido a la actividad siderúrgica y la solución definitiva del problema fue considerada prioritaria.

El problema de la barra de Portugalete consistía, dicho en pocas palabras, en el movimiento de arenas en un círculo cerrado alrededor de la desembocadura de la Ría. Las arenas acumuladas inicialmente en la playa de Las Arenas, arrastradas por la corriente entrante, se depositaban en bancos que podían remontar el cauce más de 3 km Ría arriba. La corriente vaciante las devolvía a la desembocadura, donde el oleaje las transportaba de nuevo a la playa, cerrando el círculo. La solución aportada por D. Evaristo Churruca se demostró tan innovadora como efectiva. La idea era permitir el transporte natural de los bancos de arena por la corriente vaciante hacia mar abierto, evitando que el oleaje los devolviese a la playa. Esto se conseguiría mediante la prolongación del muelle de la margen izquierda más allá de los bancos arenosos. La curvatura dada al muelle orientaría la corriente en dirección norte, evitando las marejadas del noroeste que sistemáticamente devolvían la arena al Abra.

El segundo problema que afrontó la Junta fue el acceso a la Villa, muy dificultado por la escasa profundidad que las bajamares provocaban en el tramo entre Bilbao y Elorrieta. Un dragado general, el abandono del antiguo encauzamiento de la margen derecha para evitar la obstrucción de grava cantos, los llamados "churros" y el ensanche de la Ría en la cerrada curva de La Salve hicieron la navegación más cómoda y segura.

La siguiente obra fue la construcción en el Abra de un antepuerto. Esta obra gigantesca requería un rompeolas principal de 1450 m construido desde la costa occidental del Abra a 1600 m del extremo del extendido muelle de Portugalete y de un contramuelle de 1072 m desde punta de La Begoña en la costa oriental. Las obras comenzaron con el rompeolas en 1891 y el proyecto se finalizó en 1905. Con esta obra se evitó definitivamente el flujo de arena desde mar abierto hasta la desembocadura de la Ría, permitiendo naturalmente su depósito en la playa de Ereaga.

Los últimos dos grandes proyectos reseñables son la construcción del canal de Deusto y la construcción del Espigón de Punta Lucero. El primero de ellos es un proyecto de los años 30, detenido durante la guerra, de desviación de la Ría por la vega de Deusto para permitir a los grandes buques de la época atracar en los muelles urbanos. Este proyecto contemplaba la construcción de una dársena y el cierre del cauce original abriendo uno nuevo en San Ignacio. El proyecto entró en servicio en 1968, pero únicamente como dársena abierta.

La construcción del Espigón de Punta Lucero fue impulsada por la instalación en San Julián de Muzkiz de la Refinería de Petróleo. Finalizado en 1977, el elevado coste económico obligó a posponer la construcción completa del contradique de Punta Galea.



Cortesía del Gobierno Vasco.
Infraestructura de Datos
Espaciales-IDE de Euskadi, en
<http://www.geo.euskadi.net>.

3. INDUSTRIALIZACIÓN

El proceso de la industrialización, sin duda alguna, marca las pautas de la modificación antrópica de la Ría de Bilbao, más si cabe desde mediados del siglo XIX.

Después de la Guerra de Crimea (1854-1856), se generó una gran demanda de hierro y acero para los armamentos y también para abastecer las nuevas vías férreas. Se necesitaba mineral de hierro con bajo contenido fosfórico, requisito que cumplen las vetas vizcaínas, además, el bajo coste de la extracción a cielo abierto y la cercanía de las minas a la zona de embarque hace que el hierro vizcaíno sea más accesible para los británicos que el suyo propio. El uso del Convertidor Bessemer implantado en Bizkaia, cambiará el futuro de la industria del estuario e impulsará definitivamente un cambio paisajístico y ambiental en el mismo.

En la siderurgia se apoyan toda una constelación de empresas dedicadas a la transformación del metal y unos florecientes astilleros (Compañía Euskalduna). Se fundan empresas químicas que fabrican explosivos y empresas textiles. Para el buen funcionamiento de este entramado empresarial se hacen indispensables una serie de instituciones como por ejemplo: la Cámara de Comercio, Industria y Navegación (1886), Banco Bilbao (1856), Banco Vizcaya (1901) y las compañías de seguros Aurora y La Polar. Con todo ello, a finales de siglo, Bizkaia se convierte en la productora de la décima parte del hierro mundial.

La industrialización lleva al aburguesamiento de la ciudad. Bilbao se monumentaliza con la construcción de edificios como el Teatro Arriaga (1915), Palacio de la Diputación, el Palacio Chávarri y la estación de la Concordia. En 1876 los tranvías de tracción animal enlazan Bilbao con Las Arenas y en 1882 con Santurtzi. A partir de 1885, se introduce el alumbrado eléctrico y en 1886 llega el teléfono.

La industrialización también conlleva la inmigración, la masificación urbana y la proletarianización de barrios como los de San Nicolás, Atxuri, Bilbao La Vieja y San Francisco, que conocen un desarrollo extraordinario. Este crecimiento no se ve acompañado de las infraestructuras necesarias para atender los servicios más elementales (Serrano Abad, S., 2006). Así las cosas, las epidemias hacen estragos, las condiciones de vida son duras. Las tendencias anarquistas y socialistas se extienden entre la clase trabajadora, que se afilia a los sindicatos y partidos obreros con sede en Barcelona y Madrid (UGT y PSOE). En esta misma época se difunden también las ideas del nacionalismo vasco entre la clase media y la burguesía. Sabino Arana y Goiri recoge la tradición foralista, defensora de la sociedad tradicional y del euskera y contraria a la imposición de la política española en el País Vasco. En 1894 se funda el Partido Nacionalista Vasco (PNV) en Bilbao.

Gran parte de las empresas siderúrgicas se unieron en 1902 para constituir Altos Hornos de Vizcaya, S.A. Según Almunia (Almunia, 1975), a partir de este momento comienza para la cuenca del Nervión la era de las grandes fábricas siderúrgicas integradas localizadas en las proximidades de los yacimientos de mineral de hierro.

4. CONTAMINACIÓN

En los años 80 del siglo XX las modificaciones antrópicas habían dejado el Estuario, en un estado lamentable. Esta situación se produjo tanto por un desarrollo industrial sin más límite que el beneficio económico, como por una deficiente infraestructura de tratamiento de residuos. El desarrollo económico sin atención al medio ambiente se debió, fundamentalmente a dos causas interrelacionadas: la ausencia de una política medioambiental clara y normalizada y la creencia de que el mar era capaz de absorber toda la contaminación que se le vertiese. La infraestructura para el tratamiento de residuos, tanto urbanos como industriales siempre fue deficitaria debido a la misma falta de política medioambiental, pero también por la falta de previsión del crecimiento demográfico en las márgenes de la Ría y cuenca minera provocado por el propio crecimiento industrial. En aquellos años, la Ría era una auténtica cloaca.

4.1. Análisis de las fuentes de contaminación de las aguas

En alta mar, las aguas más profundas, a partir de 100 m, no entran en contacto con las aguas superficiales durante centenares o incluso miles de años. Por ello, son un depósito de desechos tóxicos y peligrosos. En estas aguas, se acumulan compuestos orgánicos sintéticos que contienen átomos de

cloro y flúor (órgano-halogenados) que inhiben la degradación de la materia orgánica en los ciclos bioquímicos normales.

La zona costera, que representa aproximadamente el 10% de la superficie total del mar, es una zona de intensa actividad biológica donde tiene lugar la producción primaria marina que constituye la base de la cadena trófica. Es también una zona de máximo aprovechamiento de recursos naturales y actividades recreativas. Es fácil comprender que el vertido de sustancias contaminantes en dicha zona tiene efectos devastadores.

Centrándonos en nuestra Ría, el problema consiste en la contaminación de los sedimentos por metales pesados, nutrientes y productos tóxicos varios. Su origen es diverso:

- Residuos no depurados de la industria química, siderúrgica y minera, vertidos directamente a la Ría o a sus afluentes Galindo, Kadagua, Asúa y Gobelas.
- Residuos, eutroficantes o no, deficientemente depurados de origen urbano, vertidos también directamente o a través de los citados afluentes.
- Contaminantes que llegan al agua a través de la atmósfera, como la lluvia ácida (a partir de efluentes de combustiones, tales como el SO_2 y los NO_x), amoníaco, nitratos (procedente de los abonos), cenizas de carbón de centrales térmicas y siderúrgicas.
- Vertidos de derivados del petróleo y aguas contaminadas producto de la navegación por el Estuario, tales como limpieza de tanques, vertidos accidentales de combustibles, vertido de aguas de lastre, etc.

4.2. Contaminación por metales pesados

La acumulación de metales en las aguas es preocupante por sus efectos tóxicos y la bioacumulación en la cadena trófica. Algunos metales son esenciales para la vida. Así, los alcalinos (Na y K), los alcalinotérreos (Ca y Mg) y los metales de transición (Fe, Mn, Mo, Co, Cu y Zn). Estos últimos se denominan también metales pesados debido a su densidad, superior a los 5 mg/ml. No obstante, estos metales esenciales resultan tóxicos cuando sus concentraciones exceden los niveles adecuados para una respuesta nutricional correcta. No solo el exceso, sino también el defecto de metales esenciales produce un desarrollo deficiente.

Los metales no esenciales son aquellos para los que no se ha identificado ninguna función biológica. Entre ellos, hoy en día, contamos con el Hg, el Cd y el Pb.

4.2.1. Los metales en el medio marino

En el medio marino, los metales pueden estar en forma de partículas o adsorbidos sobre la materia suspendida, por lo que serán transportados con ella hacia los sedimentos, donde se acumularán. En principio, en los sedimentos, pueden llegar incluso a ser inocuos. Sin embargo, pueden convertirse en contaminantes nocivos al entrar en la cadena trófica bien cuando sean transportados por las corrientes, bien cuando sean removidos de los sedimentos a causa de dragados o bien cuando varíen las condiciones químicas del medio, como el pH o el potencial redox, que produzca una solubilización o removilización. Constituyen pues un riesgo potencial para la salud humana.

La distribución de los metales entre los componentes del ecosistema, como el agua, los sedimentos y los organismos vivos, se regula por fenómenos hidrodinámicos de dilución y difusión, así como por fenómenos de adsorción y precipitación junto con los procesos de absorción y eliminación realizados por los organismos marinos. Como hemos visto, la mayoría de los metales precipitan y se depositan en el sedimento del fondo. La retención de los metales en los sedimentos depende de diversos factores:

- La adsorción de cadmio aumenta con el pH y varía inversamente a la salinidad.
- El cobre se adsorbe rápidamente en los sedimentos, variando dicha adsorción con el tipo de sedimento, pH, contenido de hierro y manganeso, etc.
- El cromo aparece en los sedimentos por su forma reducida y poco soluble y asociado a componentes de hierro y manganeso o incluso a la materia orgánica.
- El cinc tiende a adsorberse sobre óxidos de hierro y manganeso o sobre carbonatos.

Esta variabilidad de especies disueltas, orgánicas e inorgánicas, con capacidad de formar complejos con los iones metálicos y la presencia de sólidos en suspensión sobre los que se pueden adsorber hacen difícil la identificación y cuantificación de los metales en el ecosistema marino.

4.2.2. Efectos biológicos de la contaminación por metales pesados

Clasificando los metales según los efectos que provocan, tenemos metales no críticos, metales tóxicos pero muy insolubles o muy raros y metales muy tóxicos relativamente accesibles.

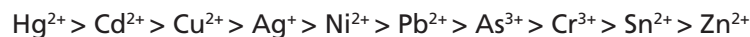
Clasificación de los metales según los efectos biológicos

No críticos		Tóxicos pero muy insolubles o muy raros			Muy tóxicos y accesibles		
N	C	Li	Ti	Ga	Be	As	Au
K	P	Hf	La	Rb	Co	Se	Hg
Mg	Fe	Zr	Os	Sr	Ni	Te	Tl
Ca		W	Rh	Al	Cu	Pd	Pb
		Nb	Ir	Ta	Zn	Ag	Sb
		Ru	Re	Ba	Sn	Cd	Bi
					Pt		

Tabla extraída de Elena Marañon Maison en AA.VV.(2000): Temas de química general.

Dado que en toxicología se establece una relación directa entre la toxicidad y la forma química en la que se presenta una especie, se considera que la toxicidad de un metal es mayor si se encuentra en forma iónica libre o en complejos inorgánicos frente a la asociación en complejos con elementos orgánicos. Por lo tanto, la forma en que se presenta un metal y su estado de oxidación son fundamentales a la hora de determinar su toxicidad. El grado de toxicidad, estudiado mediante bioensayos en los peces y en el estado de larva que se refleja a continuación da una idea de la diferencia de toxicidad en situaciones diferentes:

Grado de toxicidad en los peces



Grado de toxicidad en estado larvario

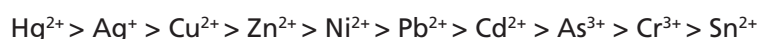


Tabla extraída de Elena Marañon Maison en AA.VV.(2000): Temas de química general.

Vemos que, mientras el mercurio es el más tóxico, en ambos casos, el cadmio es muy tóxico en peces pero no tanto en los estados larvarios, al contrario que el cinc. A continuación veremos los efectos tóxicos de algunos metales.

4.2.2.1. Mercurio

Es probablemente el contaminante metálico más importante. Sus vertidos suelen producirse a causa de la producción de sosa cáustica y cloro, la manufactura de aparatos de instrumental eléctrico, la producción de hidrógeno y el consumo de combustibles fósiles, así como por la industria papelera y la fabricación de acetaldehído y cloruro de vinilo, las cuales liberan grandes cantidades de fenil metilmercurio (el metilmercurio es la forma que representa del 85 al 100 % del mercurio acumulado).

El metilmercurio se incorpora a los peces por tres vías distintas: desde el agua a través de branquias y piel, por el tubo digestivo a través de alimento y como mercurio inorgánico metilado en el propio intestino. La gran tendencia a bioacumularse en los organismos marinos hasta concentraciones superiores a las del agua, siendo la tolerancia en los peces superior a la del hombre lo convierten en un enemigo peligroso.



En estado inorgánico y elemental, el mercurio se acumula en los riñones y en menor grado en el cerebro. En estado elemental y orgánico atraviesa fácilmente la placenta, pudiendo estar en la leche materna. Los compuestos de metilmercurio son capaces de traspasar la barrera sangre-cerebro y se concentran con facilidad en el cerebro, dando como resultado una disfunción del sistema nervioso central.

La concentración máxima tolerada en productos pesqueros es de 0,5 ppm. Para el agua de bebida se limita a 1 ng/l.

4.2.2.2. Cromo

No existe en la naturaleza como tal. En los océanos se presenta en forma trivalente y hexavalente, siendo esta última 100 veces más tóxica que la trivalente. Afortunadamente, gracias a la acidez del estómago suele producirse la reducción del cromo hexavalente. Debido a ello, los mamíferos pueden tolerar niveles de cromo relativamente elevados. Aún así, un exceso del cromo hexavalente puede producir trastornos digestivos graves y llegar a ser cancerígeno por acumulación. No obstante, investigadores rusos han descubierto que pequeñas cantidades de cromo retrasan o evitan la arterioesclerosis.

Los vertidos municipales son la principal fuente de contaminación por cromo. Los límites tolerables para bebida son de 50 g/l para el Cr^{6+} .

4.2.2.3. Hierro

El hierro es muy importante desde el punto de vista geoquímico y biológico. Está implicado en los procesos metabólicos de los organismos marinos y su disponibilidad puede limitar el desarrollo del fitoplancton. Al ser un metal esencial no se considera tóxico, ya que el excedente no absorbido por el organismo se elimina por vía fecal o renal. La deficiencia del hierro es un estado en el que el aporte del mismo no es suficiente para permitir la síntesis normal de los compuestos férricos esenciales, constituyendo la anemia la enfermedad más conocida.

El exceso de hierro puede producirse por un aumento de absorción intestinal, por la administración férrica parental, por enfermedades que favorezcan la absorción (como la cirrosis, puesto que el alcohol estimula la absorción de hierro), por inhalación (que puede causar pneumoconiosis benigna).

Los límites tolerables en la legislación son de 50 g/l para aguas de consumo consideradas como de calidad y de hasta 200 g/l para considerarlas tolerables.

4.2.2.4. Níquel

Es un elemento mayoritario en la tierra, constituyendo aproximadamente un 2 % de su peso, aunque es minoritario en la corteza terrestre, representando, solamente un 0,01 %.

Los depósitos de importancia comercial están constituidos por sulfuros y óxidos. En la industria existen más de 3000 aleaciones de níquel, siendo la más importante la de acero inoxidable, y el automóvil el principal consumidor. Entre otros usos, podemos citar la fabricación de monedas, las baterías de cocina y la producción de pigmentos para pinturas, industrias del vidrio y cerámica.

Es un metal esencial para la vida humana en pequeñas concentraciones, pero que puede ser tóxico por interacción con los cinco elementos más esenciales: calcio, cobalto, cobre, hierro y cinc. Para las plantas acuáticas, la toxicidad, sin embargo es inferior a la del mercurio, el cobre o el cadmio, siendo más tóxico que el plomo y el cinc. Presenta una elevada actividad superficial y se adhiere fácilmente a las partículas que respiramos, pudiendo producir cáncer en nariz, laringe y pulmones.

La concentración tolerable en el agua de bebida se sitúa en 50 g/l.

4.2.2.5. Cobre

El cobre se encuentra en la naturaleza como constituyente de minerales, ampliamente distribuido en todos los continentes y forma parte de la mayoría de los seres vivos. Aunque se han descubierto algunos depósitos de cobre metálico, generalmente se extrae en forma de sulfuros. Se extrae tanto de minas cerradas como de abiertas, obteniéndolo mediante reducción.

Aproximadamente el 75 % de la producción de cobre se emplea en la industria eléctrica, aunque también se utiliza en fontanería, albañilería, baterías de cocina y equipos para la industria química y farmacéutica. El sulfato de cobre se emplea como algicida y fungicida. La toxicidad del óxido cúprico se utiliza en la protección de los cascos de los buques contra la fijación de organismos así como en pinturas antiincrustantes.

Los metales contenidos en las pinturas anti-incrustantes se solubilizan en el agua de mar y resultan tóxicos para los organismos. A pesar de ser un metal esencial, a partir de ciertos niveles de concentración puede producir efectos tóxicos como trastornos gastrointestinales y hepáticos, así como daños cerebrales. La toxicidad parece deberse a la facilidad con la que el catión libre reacciona con aminoácidos y proteínas, dando origen a quelatos muy estables.

El límite de concentración para aguas potables de calidad se fija en 100 g/l.

4.2.2.6. *Cinc*

Se encuentra, principalmente, en forma de sulfuro de cinc conteniendo impurezas de hierro y cadmio y representa aproximadamente el 0,02 % de la corteza terrestre. Las aplicaciones industriales fundamentales son el galvanizado y en menor medida en la industria textil y la fabricación de colorantes.

El cinc es un nutriente esencial, componente de las metaloenzimas, que participan en el metabolismo de los ácidos nucleicos y la síntesis de proteínas. Al no acumularse, no es tóxico para el organismo humano salvo por efecto sinérgico o por interacción con otros metales como el cadmio. En adultos es conveniente una ingesta de 15 mg de cinc, subiendo a los 20 o 25 mg en periodos de gestación y lactancia. Su carencia puede producir retraso del desarrollo, hipogonadismo en los varones, alteraciones cutáneas, falta de apetito, letargo mental y mala cicatrización de heridas.

En aguas potables, la concentración máxima se establece en 100 mg/l.

4.2.2.7. *Cadmio*

El cadmio se presenta en la naturaleza con el cinc. Comparte con él muchas similitudes físicas y químicas. Se obtiene como subproducto del proceso de refinado del cinc y otros metales como cobre y plomo por precipitación de electrolito del cinc y en forma de cloruro, de óxido o de sulfato, que más tarde se descompone por lixiviación obteniendo el precipitado.

Se utiliza para su electrodeposición en otros metales como el acero y el hierro debido a su gran resistencia a la corrosión, como pigmento y como estabilizante para plásticos. Los fertilizantes fosforados llevan alrededor de 68 mg/kg de cadmio, lo que provoca su aporte a los suelos cultivables.

El factor de concentración para los organismos marinos es de 100 a 1000. La retención por parte de los mamíferos es baja, pero la absorción aumenta si la dieta en calcio es baja. Una vez absorbido, se asocia con las proteínas de bajo peso molecular y se acumula en los riñones, el hígado y los órganos reproductores. Las dosis muy pequeñas pueden causar vómitos, diarreas y colitis y la exposición continua causa hipertensión, agranda el corazón y puede provocar la muerte prematura.

4.2.2.8. *Plomo*

Llega al medio acuático tanto desde fuentes terrestres como desde la atmósfera. Se acumula fácilmente en los sedimentos.

El plomo asimilado por el organismo incide negativamente en el funcionamiento de los órganos renales y puede ocasionar daños irreversibles en el cerebro. Viaja por el cuerpo absorbido por los glóbulos rojos y puede concentrarse inicialmente en el hígado y pasar a los huesos y dientes. En éstos, queda confinado y se limita a constituir un peligro potencial

El límite tolerable en agua de bebida es de 50 g/l.

4.3. **Análisis de la situación de la ría a finales del siglo XX**

Los estudios y análisis de los vertidos industriales que se realizaron en aquel momento para cuantificar la incidencia industrial en la degradación de la Ría pusieron de manifiesto que recibía diariamente

te 900 toneladas de residuos sólidos procedentes principalmente de las explotaciones mineras, 400 toneladas de vertidos ácidos, 80 de metales, una tonelada de compuestos cianurados y 600 toneladas de DQO (demanda química de oxígeno), 20 toneladas de compuestos nitrogenados, etc. La Ría funcionaba como un reactor químico, consumiendo el oxígeno del agua, floculando grandes cantidades de materias en suspensión, trasladando a los sedimentos metales y sustancias orgánicas de carácter tóxico, inhibiendo la emisión de gases malolientes procedentes de la descomposición de la materia orgánica que hubieran llegado a crear atmósferas insoportables, en definitiva, dejándola sin posibilidad de vida. La Ría de Bilbao era uno de los estuarios más contaminados de Europa.

- La concentración de metales pesados en la Ría superaba los valores recomendados por la E.P.A. (Environmental Protection Agency, U.S.A.) para los estuarios.
- El tramo más contaminado por su alto contenido en metales pesados, valores mínimos de oxígeno disuelto, valores máximos de amoníaco, fenoles y cianuros (desde la desembocadura del río Asua al Puente de Portugalete), presentaba una ausencia total de vida animal y una inhibición de las bacterias nitrificantes en el sedimento.
- Desde el Casco Viejo hasta el Puente Colgante, el sedimento del fondo presentaba un carácter marcadamente anóxico, con valores de pH ácidos particularmente bajos en la zona alta del Estuario.
- Las concentraciones de metales pesados en los sedimentos era considerablemente superior que las de la columna de agua.

En la tabla siguiente se puede apreciar la distribución espacial compleja de los contenidos de metales pesados en las diversas localizaciones para el estudio (estaciones) según datos de finales del siglo XX.

Tabla

ESTACIONES	Cd	Pb	Cu	Zn	Cr	Ni
El Arenal	6	267	342	2180	924	60
La Salve	10	298	372	2430	782	58
Deusto	10	275	244	1600	157	34
Olabeaga	0.2	62	85	424	23	20
Canal de Deusto	54	876	562	5260	340	62
Elorrieta	8	184	171	978	166	29
Zorroza	4	143	117	678	14	28
Desembocadura Asua	142	1600	1070	2380	100	33
Desembocadura Kadagua	29	683	450	1850	128	41
Erandio	13	371	300	1480	179	31
Simondrogas	10	211	328	1330	145	35
Axpe	114	1800	1990	5160	315	52
Lamiako	73	1060	916	3140	194	29
La Benedicta	64	885	667	3370	211	29
Portugalete	19	1390	501	1850	166	20
Puerto Santurtzi	40	538	467	2660	152	25
Punta Lucero	78	1808	614	2293	198	--
FGR	2	42	38	60	75	60

Metales pesados, en ppm, contenidos en los sedimentos de la Ría de Bilbao, tomado de Consorcio de Aguas, 1989 y Greenpeace, 1991.

Conviene hacer notar, aún a riesgo de apartarnos un tanto de nuestro tema, que inmediatamente fuera del Estuario, aparecen sedimentos de tipo Beach-rock (playa cementada). Son materiales arenosos ligeramente cementados por aragonito como consecuencia de un proceso diagenético característico de ambientes marinos someros y de áreas vadoso-marinas. Estas rocas semiconsolidadas de fragmentos de vidrio y ladrillos de construcción sugiere una edad de formación reciente, pareciendo encontrarse su origen en los vertidos de escorias de fundición altamente enriquecidas en carbonato procedentes de la industria del hierro, vertidos realizados por costumbre en la zona desde principios del siglo XX.

5. CONCIENCIACIÓN: ACTUACIONES PARA LA RECUPERACIÓN DEL ÁMBITO DE LA RÍA

En conmemoración del 25 aniversario del Plan Integral de Saneamiento de la Ría, OYNA publicó en 2005 un artículo que detalla clarificadamente los objetivos del plan, su ejecución y los logros obtenidos (Barreiro y Aguirre, 20056). Se resumen a continuación las líneas generales.

5.1. El primer saneamiento de Bilbao

En 1900, Bilbao había construido y puesto en servicio un sistema de saneamiento para tratar sus aguas residuales, un sistema pionero para su época, el sistema de saneamiento de Recaredo Uhagón. Consistía en dos colectores que discurrían por ambos márgenes de la ría, unidos por dos enlaces subfluviales que conducían sus aguas a Elorrieta, donde, mediante un bombeo, se impulsaban a través de una larga tubería de 15 km hasta el mar en Punta Galea. Este proyecto quedó prácticamente abandonado con la construcción del Canal de Deusto vertiéndose las aguas residuales de Bilbao directamente a la ría. Además de los vertidos de procedencia doméstica, la Ría recogía vertidos procedentes de las industrias, convirtiéndola en un colector de residuos donde la vida era imposible.

5.2. Consorcio de aguas del Gran Bilbao

5.2.1. Constitución del Consorcio de Aguas e inicio del plan

En marzo de 1967 se constituye el Consorcio de Aguas formado por los 19 municipios del entorno del Abra que asume las dos responsabilidades que estatutariamente se le asignan: el Abastecimiento y el Saneamiento del agua. Es importante destacar la visión de los gestores al plantear en aquel momento la gestión integral del ciclo del agua. Esto se consiguió tras un gran esfuerzo que logró superar complejos problemas concesionales, aunar voluntades políticas y coordinar equipos humanos entre los organismos públicos con competencias en materia de aguas, buscar recursos económicos y sistemas de financiación.

El Consorcio se dedicó entre 1967 a 1975 a resolver los problemas de abastecimiento. Incorpora los recursos trasvasados de la cuenca del Zadorra (cuenca del Ebro) al río Arratia, para la central Hidroeléctrica de Undurruga (Zeanuri). Se construyó la presa de Undurruga para la regulación de las aguas turbinadas, una conducción por gravedad hasta Venta Alta en el municipio de Arrigorriaga donde se ubicó la Planta potabilizadora y, a partir de este punto, se construyeron dos conducciones: una por la margen derecha de la ría hasta el depósito de Kurkudi en Leioa y otra por la margen izquierda hasta el depósito de la Florida en Portugalete. Esta infraestructura aseguró el abastecimiento y permitió superar la crisis de abastecimiento que padecía Bizkaia.

5.2.2. Plan integral de saneamiento

Planificadas y muy avanzadas las obras necesarias para asegurar el abastecimiento de la comarca, en 1975 se inician los primeros estudios sobre el saneamiento. Existía poca legislación ambiental, las normas sobre contaminación eran escasas y no se disponía de una administración ambiental con poderes y medios que pudiera hacer cumplir la Ley. En junio de 1979, la Asamblea del Consorcio aprobó el Plan Director de Saneamiento.

Este Plan estableció como objetivo garantizar en todo el sistema fluvial la vida acuática, recuperar el litoral y las playas para baños y recreo, lograr unas condiciones estéticas aceptables para las aguas y reducir drásticamente los vertidos tóxicos procedentes de las actividades industriales.

Se adoptó como referencia conseguir un contenido mínimo de 6 mg/l de oxígeno disuelto en cualquier punto y momento del estuario. Se analizaron ocho alternativas para determinar la solución, adoptándose finalmente un sistema de colectores interceptores de los alcantarillados municipales y la construcción de cuatro depuradoras con tratamiento biológico por fangos activados en Bolueta, Galindo, Lamiako y Muskiz, obviando el vertido al mar a través de un emisario submarino.

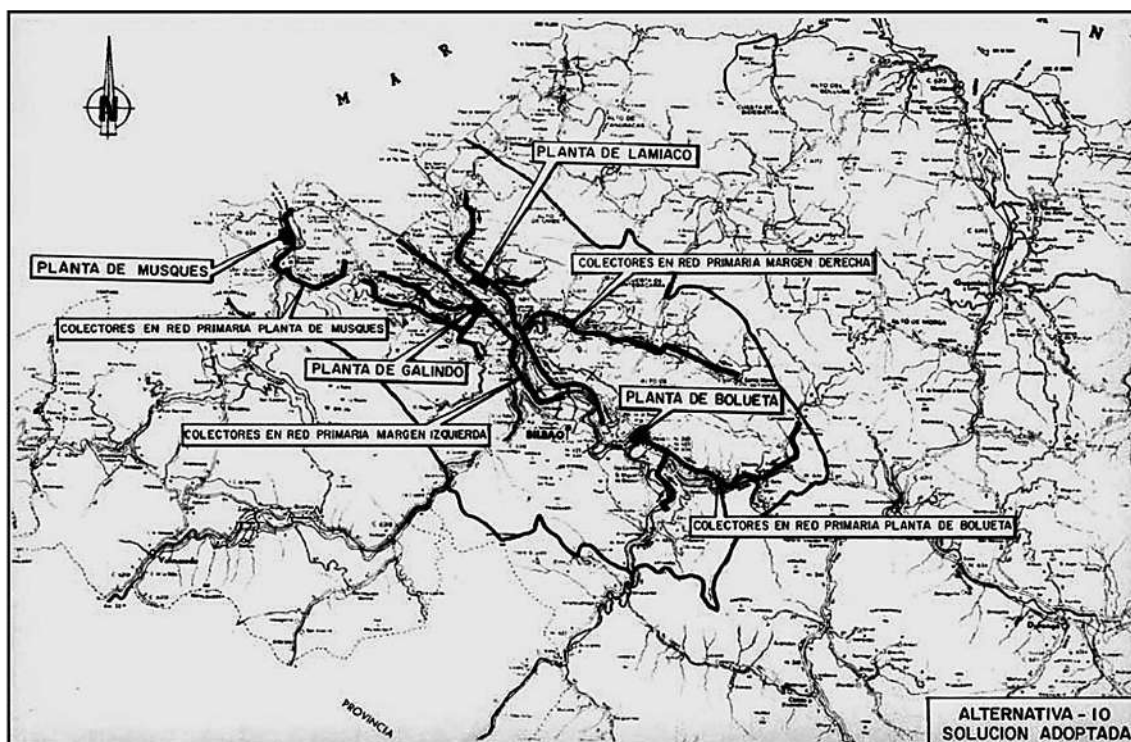
Para la priorización de las obras, modelización de redes, de sistemas de depuración y de calidad del medio receptor se desarrollaron modelos matemáticos. Estos modelos han permitido simular los resultados alcanzables en el estuario para las distintas programaciones de las obras de saneamiento, de modo que se alcanzaran en los medios receptores los objetivos de calidad establecidos.

Se plantearon alternativas de tratamiento a los fangos resultantes del proceso de depuración sobre la base de su utilización en agricultura, su vertido al mar y/o vertedero e incineración. Desechada la utilización de uso en Agricultura, se adoptó finalmente el tratamiento de incineración y posterior depósito de cenizas en escombrera. El Plan Director estableció las previsiones de inversión. Se evaluó la inversión en 25.276 millones de pesetas de 1979. La existencia de un plan financiero que asegurase el desarrollo de la inversión permitió que en el Consejo de Ministros de diciembre de 1980 se aprobase un incremento de tarifa, canon de saneamiento, con aplicación progresiva sobre la tarifa del agua de abastecimiento para conseguir los recursos económicos para financiar el saneamiento. El canon, que hoy en día es una tasa, va a posibilitar la financiación del 35 % de las inversiones totales del Plan. El plazo previsto para la ejecución de este Plan de infraestructuras fue de 18 años y el plazo real es de 23 años (1984-2007).

Durante estos últimos años, muchos ayuntamientos asentados en las cuencas medias y altas del Ibaizabal, del Butrón y del Kadagua han ido incorporándose al Consorcio de Aguas. Se ha pasado de 19 ayuntamientos a 54. El Plan de saneamiento comprende actualmente el Plan de saneamiento del Bilbao Metropolitano y el de los sistemas Arratia, Alto Kadagua, Butrón y Alto Ibaizabal. En este tiempo, la transformación profunda del tejido industrial ha provocado una transformación radical del entorno de la Ría. La actividad portuaria se ha desplazado del interior de la ría hacia el Abra exterior. La crisis industrial de Bizkaia ha provocado una transformación profunda en los asentamientos industriales emergiendo nuevas actividades industriales vertebrando el nuevo desarrollo urbano entorno a la Ría, ocupando los abandonados solares industriales de sus riberas. Abando-Ibarra, Olabeaga, Zorrozaurre y Galindo son ejemplos de esta transformación.

Para la recogida y tratamiento de las aguas residuales dispone de una amplia red de colectores así como de 26 estaciones depuradoras que tratan las aguas residuales de los municipios consorciados. Ya en 2005, la estación depuradora de Galindo da servicio a los vertidos procedentes de 836.900 habitantes y trata 350.000 m³/día de aguas residuales. Los procesos de depuración generan 300 t/día de fangos que se incineran generando corriente eléctrica y produciendo un residuo final de 30 t/día de cenizas, que son utilizadas como materia prima en la fabricación de cemento. Se dispone de una instalación de cogeneración en Galindo con una potencia instalada de 7,4 MW.

Se han construido 200 km de colectores-interceptores y se han remodelado 100 km de red de alcantarillado, 71 estaciones de bombeo y 80 aliviaderos. Se han realizado varios cruces subfluviales siendo los más significativos: Lamiako-La Benedicta y Universidad de Deusto-Museo.



Mapa cortesía del Consorcio de Aguas del Gran Bilbao, 25 AÑOS DEL PLAN INTEGRAL DE SANEAMIENTO DE LA RÍA DE BILBAO.

5.3. Bilbao Ría 2000

En 1989, nace el Plan Estratégico para la Revitalización de Bilbao, a instancia de tres organismos públicos, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y el Ayuntamiento de Bilbao. Dentro de las acciones de este plan, comienzan las labores de recuperación de los espacios industriales abandonados y los barrios antiguos en deterioro, recuperando zonas, e invirtiendo en proyectos emblemáticos, especialmente en la zona de Abandoibarra, donde la construcción del Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna, han modificado para siempre el perfil urbanístico de Bilbao impulsando su proyección internacional. Los terrenos que no hace mucho ocupaban los muelles portuarios se cedieron a la Sociedad Bilbao Ría 2000, una asociación sin ánimo de lucro, surgida en 1992 como resultado del compromiso de colaboración de todas las Administraciones Públicas. La asociación se ocupa de coordinar y ejecutar diversas actuaciones que integran urbanismo, transporte y medio ambiente. Está constituida por el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia, los ayuntamientos de Barakaldo y Bilbao, SEPE (Entidad Pública Empresaria de Suelos), RENFE, FEVE y la Autoridad Portuaria de Bilbao, quien participa de la sociedad con un 10%.

6. PROGRAMAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

La efectividad del Plan Integral de Saneamiento se mide, además de por los procesos matemáticos citados, por unos programas de seguimiento ambiental que aportan los datos necesarios para verificar la recuperación del ámbito estuarino.

6.1. Reconstrucción de la microfauna estuarina pre-industrial

Una reconstrucción de la microfauna estuarina resultaría de gran utilidad para evaluar el nivel de recuperación que se pueda ir alcanzando. Ahora bien, la actuación antrópica, principalmente a causa de las constantes dragas, ha destruido y removido los sedimentos, haciendo extremadamente difícil la recolección de testigos fiables. Por otro lado, la continua liberación en el abra de Bilbao de metales pesados en suspensión y el consiguiente exceso de sedimentación sobre los fondos rocosos han desempeñado un papel muy importante en la desaparición de la microfauna. De ahí que las trazas de metales pesados en los sedimentos sirven para clasificar y evaluar la desaparición progresiva de especies que se encuentran en ellos.

6.2. Programas de seguimiento

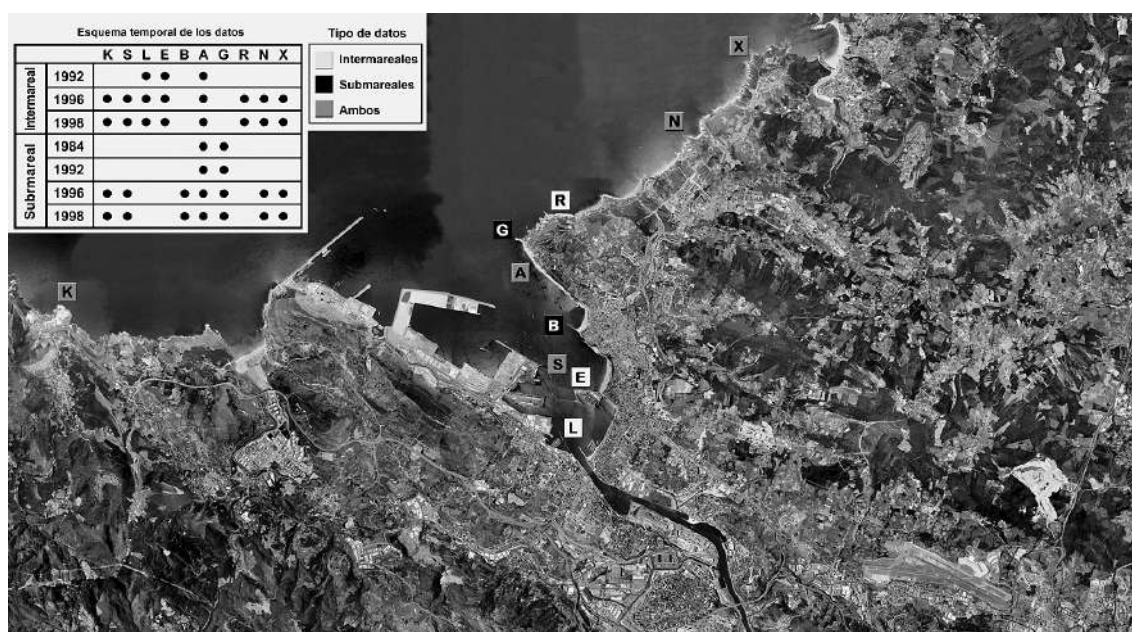
Los programas de seguimiento ambiental marinos que estudian la microfauna se centran con frecuencia en los organismos del bentos, debido a su gran potencial integrador de las condiciones ambientales a lo largo del tiempo. La contaminación industrial, particularmente los metales pesados, tienen un efecto muy negativo sobre las comunidades macrobénticas. Diversos experimentos muestran que el efecto de un incremento en la contaminación por metales pesados es la reducción tanto de la abundancia como de la diversidad específica de las asociaciones de foraminíferos e incluso su desaparición (A. Cearreta y E. Leorri, 2000). Por ello, su utilización es eficaz en aquellos programas de seguimiento ambiental, en los que existe un foco específico de perturbación, constituyendo una buena herramienta para describir cambios en el espacio y en el tiempo. La heterogeneidad espacial y la variabilidad temporal suelen ser de magnitud considerable en los ecosistemas marinos, motivo por el cual frecuentemente es necesario llevar a cabo estudios extendidos en el tiempo para poder identificar con cierta seguridad los cambios en las comunidades así como los agentes ambientales que los motivan (S. Pagola-Carte y J. I. Saiz-Salinas, 2001).

Citando el mencionado estudio de Pagola-Carte y Saiz-Salinas, en 1983 comenzó el proyecto de seguimiento del estudio oceanográfico del Abra de Bilbao y de su entorno: bentos de sustrato duro, como parte de un convenio de colaboración entre la Universidad del País Vasco y el Consorcio de Aguas Bilbao-Bizkaia. Entonces se señaló que la composición del bentos en el Abra de Bilbao había debido sufrir cambios muy notables desde sus condiciones originales, debido a la contaminación urbana e industrial. Entre las características que definían el patrón espacial de las comunidades bénticas se destacaba el gradiente de alejamiento respecto a la desembocadura del río Nervión, es decir, la variación poblacional en relación con la distancia a la desembocadura. En el caso de la macrofauna, las diferencias espaciales en el Abra de Bilbao han servido de base para la identificación de espe-

cies indicadoras de los factores ambientales prevalentes, así como de las asociaciones de organismos propias de situaciones con diferente estrés ambiental.

6.3. Redes de vigilancia

Las redes de vigilancia estable constituyen la infraestructura que permite la elaboración de estadísticas y el estudio de la evolución poblacional comparada. En el mapa vemos una configuración del año 2000 que abarca un total de 10 estaciones, 5 de ellas (S, L, E, B, A) en el propio Abra, y otras 5 (K, G, R, N, X), en la costa adyacente. De estas cinco, la primera, situada hacia el oeste, a unos 3,5 km de Punta Lucero, constituye la estación de referencia o control por quedar fuera de la influencia del estuario.



Mapa del Abra y costa adyacente con la red de estaciones de muestreo: (K) Kobarón; (S) Santurtzi; (L) Las Arenas; (E) Ereaga; (B) Abasotas; (A) Arrigunaga; (G) Punta Galea; (R) Azkorri; (N) Meñakoz; (X) Matxilando. Cortesía del Consorcio de Aguas del Gran Bilbao.

7. CONCLUSIONES

7.1. Constatación de la recuperación biológica

La progresiva regeneración se debe a dos factores. Por un lado, la puesta en marcha en 1983 del Plan Integral de Saneamiento, que supone el despliegue de una red de interceptores y colectores de aguas residuales urbanas e industriales junto a la construcción de diferentes plantas para su tratamiento a lo largo de la Ría. Por otro, la profunda recesión industrial sufrida en la zona.

Tanto las diferencias espaciales como los cambios temporales registrados en las comunidades de macrozoobentos del abra de Bilbao pueden deberse a la superposición de dos aspectos:

Los efectos diferenciales de ciertas variables ambientales naturales a lo largo del área de estudio: diferencias geográficas en la intensidad del oleaje y corrientes y en la carga de sólidos en suspensión aportados por el río Nervión.

El proceso de recuperación de este espacio marino, debido a la mejora en la calidad de sus aguas. Así, se puede destacar que el comienzo del tratamiento primario de las aguas de la comarca en 1990 supuso la eliminación de 12400 kg/día de sólidos en suspensión que hasta entonces eran vertidos en exceso a la bahía.

Resulta difícil discernir entre diferencias naturales y signos de recuperación biológica. En el estudio publicado en el año 2000 (Cearreta, A y Leorri, E. 2000), se puede leer que se encontraron for-

miníferos bentónicos vivos únicamente en las zonas media e inferior del estuario. Su número extraordinariamente bajo y la aparición sólo ocasional de las diferentes especies sugerían que éstas eran transportadas dentro del estuario por las corrientes mareales, siendo capaces de sobrevivir durante un cierto período de tiempo, pero no de reproducirse dentro de dicho medio. El carácter anóxico de los sedimentos, combinado con el elevado contenido en contaminantes químicos, no permite a los foraminíferos recolonizar el estuario y desarrollar poblaciones estables.

En el mismo estudio se añadía que una vez que las condiciones fuesen menos dramáticas, estas especies que están continuamente entrando en el estuario serían capaces de colonizar con éxito el estuario, al estar adaptadas a desarrollarse en condiciones naturales de estrés ambiental.

7.2. Optimismo

En la actualidad, los informes ponen de manifiesto que la calidad físico-química y microbiológica del medio (aguas y sedimentos) están experimentando una clara mejoría. Las comunidades biológicas presentan múltiples evidencias de su recuperación y se va produciendo una progresiva recolonización hacia el interior de la Ría. Otro indicador de la recuperación de la Ría es la evolución y el incremento progresivo de diversas especies de aves.

Todos los informes señalan una importante mejoría de las condiciones de la Ría y zonas limítrofes desde la puesta en funcionamiento de la depuradora de Galindo y sobre todo desde la entrada en funcionamiento del tratamiento biológico en 2002.

7.3. El persistente problema de los sedimentos

Los datos atestiguan que la situación mejora. Sin embargo, los sedimentos contaminados por metales pesados permanecen en el lecho del estuario, presentando un riesgo potencial importante, máxime en un ámbito sujeto a corrientes y a modificación antrópica mediante dragados. Como hemos visto, la extracción de los sedimentos contaminados puede liberarlos de su letargo y pasar de ser un riesgo potencial a ser un riesgo efectivo.

La recuperación de la Ría es un hecho. Los niveles de oxigenación del agua aumentan, al igual que la calidad del agua, aunque ésta más lentamente. La disminución de los vertidos tóxicos, tanto de origen urbano como industrial gracias al control y depuración de las aguas a través del nuevo sistema de estaciones depuradoras hace posible dicha mejoría.

El resultado de estas nuevas infraestructuras, ha sido la consecución del suficiente oxígeno en la columna de agua como para que vuelva a proliferar la fauna autóctona del estuario. Gusanas, almejas de perro y mubles (*Mugil cephalus* Cuvier) entre otros seres, podrán recolonizar los espacios perdidos por la permanente anoxia de antaño. De aquí arranca la feliz idea de utilizar organismos como indicadores de calidad ambiental.

El seguimiento tanto de los sedimentos, la fauna y flora, como de la calidad del agua se centra en la investigación para establecer las relaciones cuantitativas entre la presencia y abundancia de ciertas especies y las condiciones ambientales que indican y el estudio de los datos obtenidos en ocho puntos de muestreo a dos profundidades distintas, que se analizan entre diez y doce veces al año. La fundación Azti y la EHU/UPV son las encargadas de llevar a cabo estos estudios. Frente a los análisis físico-químicos, que, además de caros, sólo indican la situación del momento del muestreo, los bioindicadores de contaminación, integran en el tiempo el flujo de contaminantes a los que se ven expuestos.

No obstante, el peligro que representan los sedimentos contaminados por metales pesados está por resolver. En 2006, el Consorcio de Aguas descartó la limpieza total de los fondos de la Ría de Bilbao, que supondría remover su lecho, decantándose por una regeneración natural del cauce. En su opinión, al ponerse fin a los vertidos directos de aguas residuales, los sedimentos tienen una menor concentración de metales y no se justificaría un dragado del cauce. Lo cierto es que un estudio elaborado en 1999 por el Ministerio de Medio Ambiente cifraba en 1.500 millones de euros el coste la limpieza total, una tarea que duraría ocho años y esta fuerte inversión requerida frenó su puesta en marcha. Como hemos dicho, remover dichos sedimentos puede convertir el peligro potencial en peligro efectivo, al liberar parte de dichos metales en el cauce y por consiguiente en el mar. En cualquier caso, abandonar los sedimentos a su suerte no es la solución, ya que los continuos dragados en diversas áreas de la Ría por necesidades de la navegación también remueven los sedimentos, liberan-

do parte de esos metales. De hecho, la contaminación del suelo es en 2012 la causa de un amenazante retraso en la apertura del Canal de Deusto prevista para 2013.

La Asociación de Cluster de Industrias de Medio Ambiente de Euskadi, junto a Gaiker-lk4, Idom y Sader, impulsó en julio de 2008 un proyecto de un sistema piloto para el tratamiento de estos residuos. El sistema consiste en la inmovilización de los sedimentos contaminantes mediante su endurecimiento hasta formar un bloque compacto que incluso podría servir, posteriormente para rellenos en obras de infraestructuras, como las del propio puerto de Bilbao. Según Ana Isabel Díaz, investigadora de Gaiker-lk4, el procedimiento tiene las ventajas de su "sencillez, la flexibilidad de operación y la robustez". No obstante, el elevado grado de humedad de los materiales y la presencia de materia orgánica son un problema que necesita ser resuelto.

¿Podrá finalmente el mar recuperar lo perdido en aquella batalla particular con la tierra, o mejor dicho, con el desarrollo industrial y restituir parte de la vida que un día, con el orgullo expresado por el monumento citado al comienzo, se le hurtó a esta Ría? Si la concienciación y las leyes siguen por el camino iniciado, si las investigaciones se subvencionan y si la razón predomina sobre el economismo, habrá una oportunidad.

AGRADECIMIENTOS

Deseo expresar mi más profundo agradecimiento a los profesores Santiago Pagola-Carte, José Ignacio Saiz-Salinas y muy especialmente Alejandro Cearreta y Eduardo Leorri, auténticos investigadores de la materia aquí tratada. Sus estudios, cuya lectura recomiendo encarecidamente, me han servido no solo para ampliar mis conocimientos sobre la historia de la Ría de Bilbao y los procedimientos científicos de su recuperación, sino también para reorientar mi futuro profesional hacia la investigación en contaminación acuática.

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV.: *Oceanografía del Golfo de Vizcaya. VIII Cursos de verano en San Sebastián-I Cursos Europeos*, Servicio Editorial de la UPV, 1990.
- AA.VV.: *Temas de química general*, Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz y Centro Asociado UNED Cádiz, 2000.
- AA.VV.: *La industrialización del Norte de España*, Emiliano Fernández de Pinedo y José Luis Hernández Marco, eds., Editorial Crítica, Barcelona, 1988.
- ALMUNIA, J.: *Antigua industria del hierro*, Caja de Ahorros Vizcaína, Colección Temas Vizcaínos, 12, Bilbao, 1975.
- BARREIRO P. M. y AGUIRRE, J.J.: "25 años del plan integral de saneamiento de la ría de Bilbao", *Revista DYNA*, Vol. 80, nº 1, Año 2005.
- CEARRETA, A y LEORRI, E.: *La transformación ambiental reciente de la Ría de Bilbao: indicadores micropaleontológicos en el registro sedimentario estuarino*, en <http://www.indurot.es/naturalia>. 2000.
- CEARRETA, A.: "Cambios medioambientales en la Ría de Bilbao durante el Holoceno", en *Cuadernos de Sección. Historia 20*, Eusko Ikaskuntza, 1992, pp. 435-454.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco 1100-1850*, Ed. S. XXI, 1974.
- IRABIEN, M. J.; YUSTA, I. y ZABALETA, A.: "Metales pesados en sedimentos contaminados: Variabilidad espacio-temporal en la ría de Bilbao", en *Geogaceta*, 30, 2001.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. *Registro Estatal De Emisiones Y Fuentes Contaminantes. Eper-España 2001*, revisado en 2004.
- PRITCHARD, D.W.: "What is an estuary: physical wiewpoint", in LAUFF, G.E.: *Estuaries*, American Association for the Advancement of Science, Publication 833, 3d, Washington D.C., 1967.
- PAGOLA-CARTE, S. y SAIZ-SALINAS, J. I.: "Cambios en el macrozoobentos de sustrato rocoso del abra de Bilbao: 14 años de seguimiento de la recuperación biológica", *Boletín del Instituto Español de Oceanografía*, 2001.

SERRANO ABAD, Susana: "La industrialización en la Ría de Bilbao (1860-1930)", en *El Abra: Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de las IV jornadas de Estudios Históricos "Noble Villa de Portugalete"*, 2006

TUREKIAN, Karl K.: *Los océanos*, Ed. Omega, Barcelona, 1974.

VALBUENA, Borja: Periódico *El Nervión*, 2 diciembre 2008.

Páginas web:

<http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49-579/es/>

<http://www.geo.euskadi.net>

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

MORAZA BAREA, Alfredo: "Pasado y presente de una villa marinera. Reflexiones en torno a la evolución del puerto de Ondarroa (Bizkaia) a lo largo del último siglo", ***Itsas Memoria***. ***Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 283-295.

Pasado y presente de una villa marinera. Reflexiones en torno a la evolución del puerto de Ondarroa (Bizkaia) a lo largo del último siglo

Alfredo Moraza Barea

Sociedad de Ciencias Aranzadi

Recep.: 05.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 283-295]

Acep.: 14.12.12

Resumen

El artículo supone un breve repaso de la evolución experimentada por el puerto de Ondarroa y el conjunto de sus actividades económicas a lo largo del último siglo de existencia. Las importantes obras de infraestructura ejecutadas en torno a 1893 dieron comienzo a una nueva etapa de relanzamiento de este puerto que lo ha permitido colocar entre uno de los principales de la costa cantábrica. Se han analizado las claves que llevaron a esa situación y el estado actual del sector.

Palabras clave: Ondarroa, Siglos XIX-XX, Evolución portuaria.

Laburpena

Artikuluak berrikusi egiten du labur-labur Ondarruko portuak eta bertako jarduera ekonomikoak azken mende honetan izan duten bilakaera. 1893 inguruan egindako azpiegitura alorreko lan garrantzitsuek hasiera eman zioten portuaren etapa bultzaberritzaile berri bati, eta horri esker Kantauri kostaldeko portu nagusienetako baten modura kokatu da. Egoera horretara eraman zuten gakoak aztertu dira, bai sektorearen egungo egoera ere.

Gako-hitzak: Ondarru, XIX.-XX. mendeak, portu bilakaera.

Abstract

This article offers a brief summary of the evolution of the port of Ondarroa and its trade over the last century. The important infrastructure works carried out around 1893 brought about a new stage in which the port was revitalised, helping it to become one of the main ports on the Cantabrian coast. It analyses the key factors behind the situation and the current state of the sector.

Key words: Ondarroa, 14th-20th centuries, Port evolution.

1. INTRODUCCIÓN

Resulta sumamente complicado plantearse el esfuerzo de llevar a cabo el balance de un puerto y sus actividades a lo largo de un siglo. Una labor mucho más complicada en los tiempos que corren donde los cambios se desarrollan a un ritmo vertiginoso y sin apenas tiempo para asimilarlos.

Esta pretensión, o al menos el planteamiento de llevarla a cabo por nuestra parte, se ha articulado en base a la comparativa establecida entre dos retratos o flashazos de este puerto de Ondarroa, uno situado en las primeras décadas del pasado siglo XX y el segundo ya en nuestros días. Sobre este esquema hemos pretendido hacer una comparativa no sólo del paisaje portuario ondarrutarra sino también de los cambios experimentados en el desarrollo del conjunto de sus actividades económico-productivas. Dejando para el final la labor más complicada, plantear las perspectivas de futuro.

El País Vasco ha estado durante siglos estrechamente ligado al mar, y su Historia, su Cultura, su Economía no pueden entenderse sin prestar atención a este medio y a los aspectos relacionados con el mismo (infraestructuras portuarias, actividades industriales, etc.). Una relación que en los tiempos actuales se ha ido difuminando, al haber perdido peso específico el sector pesquero dentro de la estructura productiva del Territorio si bien en algunas poblaciones la explotación de esos recursos marinos ha sido, y sigue siendo la principal actividad de las mismas (caso de Ondarroa).

De esta manera el análisis de la historia, y sobre todo el análisis de la evolución experimentada por cualquier población de este concreto ámbito costero y por extensión la de su puerto, debe realizarse teniendo en cuenta factores muy diversos como el entorno natural donde se localiza o la presencia de incentivos socio-económicos potenciadores de esas transformaciones, o simplemente la combinación de ambos para poder explicar la evolución experimentada por el mismo.

Con el fin que el texto no resultase un tanto farragoso y liso hemos optado por dividir esa panorámica sobre la evolución de este puerto en dos capítulos diferenciados, uno referido exclusivamente a las infraestructuras portuarias y el otro al sector pesquero en el sentido amplio de la palabra al abarcar tanto la pesca como las actividades complementarias (industria de transformación, astilleros, etc.). Una división que en algunos momentos puede que resulte un tanto artificial puesto que ambos elementos se encuentran íntimamente ligados entre sí.

2. EL TRÁNSITO ENTRE EL PUERTO EN RÍA AL PUERTO EN LA BOCANA

El litoral vasco en general, y más en particular en este concreto sector que nos ocupa situado a caballo entre Gipuzkoa y Bizkaia, está caracterizado por una costa sumamente recortada, con importantes y altos acantilados que limitan el acceso a una escasa serie de puntos. A ello se acompaña el hecho de una orografía interior también muy abrupta. Esta singularidad geomorfológica ha determinado, y aún en día lo sigue haciendo, aunque en mucha menor medida, el desarrollo histórico de estos puertos, puesto que será precisamente la desembocadura de una serie de rías el punto más apropiado para el nacimiento espontáneo de esos primeros asentamientos litorales. Una práctica que es casi común a prácticamente la totalidad de la costa vasca por las circunstancias a las que antes hemos hecho referencia.

Si bien este aspecto, la presencia de amplias rías naturales, contribuirá en buena manera a favorecer el asentamiento poblacional en esos parajes por las excelentes condiciones de abrigo que ofrecían, de un modo paralelo conllevará asimismo una serie de problemáticas de carácter negativo. En primer lugar los importantes aportes de arena y tierra arrastrados por esos ríos que anualmente se acumulaban en la zona de su desembocadura. Un hecho que provocaba la formación de grandes bancales de arena que hacían en ocasiones sumamente complicada la navegación además de limitar sensiblemente el acceso de las naves a los embarcaderos. Por otro lado esa complicada orografía a la que hemos hecho referencia provocará que las comunicaciones naturales de estas poblaciones no discurran hacia el interior del territorio, quedando estas poblaciones en cierto modo aisladas de su entorno y con un único cordón umbilical a través del mar. Una problemática que aún hoy en día, y a pesar de los avances en infraestructuras y mejoras llevadas a cabo, sigue estando latente, resultando complicado acceder a esas distintas poblaciones.

El caso de Ondarroa que ahora nos ocupa es un ejemplo muy claro de la anterior exposición, con un paisaje muy abrupto accesible casi en exclusividad a través de la desembocadura del río Artibai. Una circunstancia que provocará que la propia Cuenca del Artibai se organice de una manera inde-

pendiente y casi autónoma en referencia a su entorno inmediato. Estas circunstancias favorecerán durante siglos el mantenimiento de una flota mercantil destinada a garantizar la llegada de una serie de productos básicos para la alimentación e industria, y la salida de los productos manufacturados locales.

De todas formas el verdadero puerto de Ondarroa no estaba situado realmente en la costa, como en otros casos, sino más bien en el último recodo del río antes de su desembocadura lo cual lo convertía realmente en un puerto en ría. Un espacio portuario que durante siglos estuvo situado en el entorno del puente conocido como Zubizarra, en su margen izquierda, y que desde el punto de vista de las infraestructuras era sumamente sencillo. Para el atraque de las embarcaciones contaba con una serie de argollas y estacas en el referido puente y en los bajos de las casas situadas en sus inmediaciones, careciendo propiamente de muelles en el sentido físico de la palabra (existen datos sobre una lengüeta de madera en la zona pero de muy escasa relevancia).

Esta imagen, transmitida fielmente a través de los distintos grabados de época, perdurará básicamente hasta mediados del siglo XIX cuando comiencen a ejecutarse las primeras infraestructuras de relevancia en el puerto de Ondarroa, con la ejecución de una serie de líneas de muelles para facilitar las labores de carga y descarga en el entorno del embarcadero tradicional y la ejecución de una serie de escolleras o desvías en la zona de la bocana con unos resultados más que discutibles.

Estas actuaciones introdujeron un cierto aire de modernidad en la población y comenzaron a alterar paulatinamente la primitiva imagen del puerto hasta entonces "encerrado" en el entorno del puente de Zubizarra, y así fueron naciendo los primeros ensanches de población. Es necesario señalar que hasta este momento la población estaba básicamente constreñida al núcleo de origen medieval, apiñadas las casas en las laderas de ese espolón natural, alrededor del cual, en su parte baja, se habían dispuesto algunas pequeñas casas que conformaban el primitivo barrio pescador. Las circunstancias orográficas de su emplazamiento eran una traba muy difícil de superar, a lo que se unía asimismo la falta de incentivos para generar un desarrollo mayor. Un panorama que a pesar del tiempo transcurrido aún hoy en día sigue siendo un lastre latente, convirtiendo al núcleo de Ondarroa en un entorno urbano sumamente congestionado que necesariamente ha tenido que construir en altura escalando casi sus abruptas laderas.

El despegue general que a partir de finales del siglo XIX y principios del siguiente se está fraguando en la población la va transformando de un entorno pasivo y apenas mutable en un polo emergente que comienza a atraer de una manera creciente una serie de capitales que se transforman en nuevas y pujantes empresas, casi exclusivamente relacionadas con el sector marítimo, y de una manera simultánea en un foco de atracción poblacional. De esta manera irán naciendo los primeros ensanches o ampliaciones de la población por la zona de Kantoipe y Erribera, aguas arriba del nuevo puente de Zubizarra y al borde la carretera hacia Lekeitio y Markina, y asimismo se dará también el salto a la margen derecha del Artibai hasta ahora convertida en un área marginal destinada mayormente a varadero de embarcaciones en las temporadas invernales y sobre todo ocupada por diversos astilleros.

El cambio experimentado en la población era muy evidente y las cifras del momento son lo suficientemente claras como para apreciar esa gran transformación operada en tan breve plazo de tiempo. Así, si a principios del siglo XIX la población apenas si contaba con escasamente docena y media de embarcaciones pesqueras y una de cabotaje, dos astilleros y la Casa-Escabechería para la transformación del pescado. A finales de esa misma centuria el número de embarcaciones pesqueras y de cabotaje superaba el centenar, siendo el número de astilleros seis, con varios establecimientos destinados al beneficiado del pescado (siete) y otra serie de industrias menores relacionadas con el ramo.

La diferencia es más que ostensible y la realidad estaba demostrando, más bien exigiendo, una mayor mejora y ampliación de esas infraestructuras con unos nuevos y más amplios muelles y unos nuevos espacios para el asentamiento de industrias. El peligro en caso de no llevarse a cabo estas mejoras era evidente, al cercenarse de raíz las perspectivas de crecimiento de la economía pesquera ondarrutarra o al menos limitándolas de una manera considerable, y sobre todo dejando a su puerto fuera de un feroz mercado con el que competía con las poblaciones pesqueras vecinas.

El fulgurante crecimiento experimentado en el conjunto de la actividad portuaria, tal y como hemos visto, se terminará por convertir en el caso concreto de Ondarroa en un nuevo y complicado problema: la disputa por el espacio. La población se había instalado y desarrollado en un entorno geográfico marcado por sus limitaciones, y en concreto por la falta de espacio de expansión, pero mientras las dinámicas de crecimiento se mantuvieron estables se fue salvando la problemática de

una manera pausada pero eficaz. El gran "boom" en todos los aspectos experimentado por la población tras la conclusión de la Tercera Guerra Carlista (1872-1876) hizo que el problema se convirtiera en un lastre para el propio desarrollo de la población y por extensión en un foco de importantes tensiones entre los distintos agentes implicados en el desarrollo del puerto. La disyuntiva que se planteaba en este cambio de siglo era muy complicada al tener que encontrarse esos agentes en la necesidad de optar por satisfacer las cada vez mayores necesidades de vivienda para la población que se estaba asentando en esta localidad o por el contrario atender a las exigencias de mayores infraestructuras para el sector pesquero. Ambas alternativas tenían una muy difícil resolución y los intereses por ambas partes se encontraban sumamente enfrentados ante la imposibilidad momentánea de disponer de terrenos suficientes para satisfacer esas aspiraciones, al menos a corto plazo. La única alternativa se planteaba a través de la desecación de las distintas marismas y juncales existentes en el entorno de la Ría y en la zona de la desembocadura. Siendo habitual que promotores de viviendas planteasen ejecutar nuevas construcciones en espacios inicialmente previstos para instalaciones industriales o viceversa. La disputa, agria en algunos momentos, se mantuvo casi interrumpida hasta momentos anteriores a la Guerra Civil saldándose en la mayor parte de los casos en favor de los terrenos urbanizados como viviendas y en claro detrimento de los espacios portuarios. La única excepción a esta pauta será la protagonizada por la Dársena Egidazu, y sobre la que ya trataremos algo más tarde. Una política cuyas consecuencias aún hoy en día se sigue pagando en cierto modo, al encontrarse las áreas de trabajo muy limitadas y constreñidas, siendo ello el origen de muchas de las deficiencias que perduraran a lo largo de todo el siglo XX y que aún en la actualidad no han podido ser superadas del todo.

A pesar de esas evidentes mejoras Ondarroa aún seguía buscando su puerto puesto que las infraestructuras existentes se demostraban a todas luces insuficientes y cada vez más reducidas ante el fuerte impulso de la fiebre constructora de viviendas. El puerto adolecía aún de muchos de sus males tradicionales que seguían sin ser solucionados: el acceso al puerto seguía siendo una labor muy complicada y arriesgada, especialmente en momentos de temporal, acumulándose grandes cantidades de arena en la zona de la bocana y en la zona de la Ría reduciendo sensiblemente el calado. Las obras ejecutadas hasta el momento, y en especial el Rompeolas o Desvías de Arrigorri, habían provocado que el cauce del río se derivase contra el monte y los arrecifes suponiendo un peligro añadido. Aparte de ello la zona del embarcadero tradicional se quedaba completamente saturada para el tráfico existente en estos momentos, especialmente en momentos de bajamar.

El gran logro de la época vendrá dado poco antes del cambio de siglo, en 1893, con la creación de la Dársena Exterior, actualmente conocida como Dársena Egidazu en recuerdo del ingeniero que favoreció su creación (Juan Eguidazu). Las obras llevadas a cabo conllevaron una gran excitación entre autoridades y vecindario cumpliendo a la perfección las expectativas puestas en ellas. Las obras principales, que se prolongaron hasta 1898, consistieron en una serie de construcciones de gran relevancia: el Rompeolas o Dique Norte destinado a detener las fuertes marejadas que saltaban los arrecifes; el Muelle de Encauzamiento de la margen izquierda que enlazaba la línea primitiva de muelles con el Rompeolas; y el Muelle de Encauzamiento de la margen derecha a la altura del embarcadero tradicional con el fin de generar lo que se denominará como Dársena Interior (actual emplazamiento del puerto deportivo). Quedando pendiente la ejecución de una serie de dragados para retirar los importantes bancos de arena existentes que no pudieron verificarse en este momento por suponer un claro riesgo para los muelles existentes, amenazándolos con descalzarlos.

El planteamiento realizado por el ingeniero Eguidazu suponía una auténtica revolución en tanto que era la primera vez que se abordaba un proyecto de mejora desde una perspectiva integral, basado en una serie de experiencias precedentes y poniendo las bases para otras futuras, frente a las actuaciones llevadas a cabo hasta el momento que no suponían sino pequeños parches a esas problemáticas. Un proyecto que, sin embargo, no tuvo continuidad en las décadas siguientes dejando estancado el proceso de renovación y modernización iniciado en este momento, y que en la práctica no ha tenido realmente continuidad hasta momentos recientes. Solamente los Planes de Ordenación planteados durante las décadas de 1960-1970 pretendieron emular a Eguidazu al abordar un tratamiento global del puerto, si bien lo pretencioso de los mismos y la falta de consenso social los terminará por hacer fracasar y aplicarse de una manera parcial y por ello totalmente insuficiente para superar las limitaciones naturales del emplazamiento.

La amplia remodelación abordada en estos momentos permitirá poner resolución a muchos de los problemas y deficiencias que venían arrastrando el puerto de Ondarroa desde hace siglos, cambiando de una manera radical la faz primitiva del puerto. La imagen tradicional que nos había llega-

do hasta este momento, era la de un embarcadero aferrado al entorno de Zubizarra, que a pesar a las mejoras operadas apenas había sido alterado con el transcurso del tiempo. Con las obras llevadas a cabo en este momento se nos ofrecía una imagen totalmente remozada, la cual se acerca en buena medida a la que hoy en día podemos observar. Este impulso global representado en su nuevo perfil portuario tendrá también su reflejo en el conjunto de las actividades productivas de esta villa marinera que de una manera paralela experimentarán también un enorme progreso y expansión, y que nos permitirá presentar a un puerto completamente renovado, en plena ebullición. Un desarrollo que comparativamente con el resto de puertos de su entorno llegará en un momento bastante tardío, pero que evolucionará de una manera tan fulgurante que en pocas décadas logrará desbancar a los distintos puertos de la costa situando al puerto de Ondarroa como la principal potencia pesquera vasca.

Estas referidas obras marcan un hito fundamental en la historia del puerto de Ondarroa, el cual nos sirve como punto de inflexión para establecer una pequeña reflexión sobre la evolución experimentada por este puerto en el transcurso de los poco más de cien años que han discurrido hasta la actualidad. En este preciso momento la radiografía global del panorama socioeconómico de Ondarroa nos deja entrever una población con una clara tendencia expansiva, en franco proceso de crecimiento. Dispone de suficientes recursos económicos (locales y foráneos) como para poder invertir en las distintas actividades productivas relacionadas mayormente con el sector pesquero y derivados (renovación de la flota pesquera, conserveras, astilleros, utillaje,...) que por extensión arrastran a otras actividades complementarias. Existe una clara sintonía entre el sector pesquero con las autoridades provinciales y sobre todo con las locales por favorecer el crecimiento de la población (a diferencia de los siglos precedentes en los que existía una clara disociación de intereses entre el Ayuntamiento y la población arrantzale). Además las infraestructuras construidas se estaban mostrando, por primera vez en la historia reciente de Ondarroa, muy eficaces para el desarrollo de las actividades relacionadas con la pesquería. Y finalmente existía un amplio sustrato poblacional, en claro aumento, para poder sostener ese crecimiento. La imagen resultante de este singular momento histórico nos presenta una población perfectamente estructurada y que cubre a sus vecinos de la mayor parte de las necesidades del momento.

A pesar de las mejoras realizadas aún existían una serie de problemas que condicionaban y lastimaban importantemente el desarrollo del presente puerto. El principal de todos ellos, y por otra clave para entender su futuro, vendrá dado por la falta de un auténtico espacio portuario como tal. A pesar que se había ampliado considerablemente las áreas de atraque para las embarcaciones y dotado a las mismas de una serie de servicios complementarios que facilitaban sus labores (lonja, lavaderos, rampas, grúas,...) el embarcadero tradicional seguía anclado en la zona de Zubizarra estando completamente saturado. El área era incapaz de acoger al gran número de embarcaciones existentes lo que provocaba constantes fricciones entre los patronos y los propietarios de los distintos establecimientos industriales de la zona. El problema se agudizaba especialmente en las horas punta cuando todas las embarcaciones pretendían descargar el fruto de su trabajo, convirtiendo a estos muelles de la Erribera en todo un caos, al coincidir la zona de carga y descarga con la carretera de paso hacia Lekeitio. Además de ello el área presentaba enormes problemas de fondeo por los importantes arenales que se formaban por los aportes del río y que provocaban el embarrancamiento de las embarcaciones.

De esta manera era necesario buscar una alternativa viable al mismo y la solución al problema estaba situada en el amplio humedal que se había creado en el extremo norte de la bahía tras el muro de encauzamiento de la margen izquierda. Esta inmensa superficie (unos 80.000 metros cuadrados) no presentaba un uso específico, y solamente con la apertura de un pequeño acceso en torno a 1906 se comenzó a emplear puntualmente para el invernado de las boniteras y el carenado de otras embarcaciones, pero en líneas generales se encontraba totalmente infrutilizada. El Ayuntamiento pretendía solventar de una manera definitiva el problema de la escasez de vivienda existente en esta villa planteando su saneamiento, desecado y posterior relleno con el fin de acoger el segundo gran ensanche de la población con la construcción de un gran número de casas populares. Contra esta propuesta se posicionó el Grupo de Puertos, con el antes referido ingeniero Eguidazu a la cabeza, que pretendía crear en la zona un amplio y moderno puerto que resolvería definitivamente el problema de embarcaderos de la villa. En medio de esa polémica se encontraba la Cofradía de Pescadores que apegada al fondeadero tradicional inicialmente tomó un papel totalmente pasivo y ajeno a la polémica aunque ya bien avanzado el siglo XX comenzó finalmente a tomar parte en el debate y defender sus potencialidades como espacio portuario.

Ambos entes, Ayuntamiento y Grupo de Puertos y más tardíamente la Cofradía, mantuvieron una larga y tensa disputa por cada una de sus opciones que se verificó en la redacción de media docena de proyectos para la urbanización del área dejando solamente una pequeña parcela de toda ella (entre el 10 y 25% según el proyecto) para dársena portuaria (1895, 1905, 1909, 1910, 1911, 1919). Finalmente, el Ayuntamiento terminó renunciando a sus pretensiones y entonces comenzará a fraguarse el área que se vendrá a denominar como Dársena Exterior (desde 1952 renombrada como Dársena Egidazu). Vencida todas las resistencias comenzaron a partir de la década de los años 20 una serie de actuaciones menores en la zona, mayormente centradas en la ejecución de un camino de servicio o de sirga a lo largo de todo su perfil de tierra dotado con atracaderos y rampas de carena. Los principales beneficiarios de estas obras será la creciente flota de embarcaciones a vapor que estaba revolucionando el sector extractivo y no encontraba su espacio en el antiguo fondeadero.

Las obras en esta Dársena Egidazu comenzaron, a pesar de los retrasos experimentados, el 1 de abril de 1933, acudiendo al acontecimiento tres ministros de la República, y se prolongaron hasta 1937. El proyecto en sí era relativamente sencillo puesto que la mayor parte de las obras de ingeniería ya estaban ejecutadas con anterioridad (muelles de encauzamiento, camino de sirga,...), centrándose mayormente en la ejecución de los nuevos muelles de atraque y sobre todo en los importantes y complicados dragados que se debían de realizar para alcanzar las cotas necesarias para el atraque de la flota (unos 300.000 metros cúbicos). De un modo paralelo se estaban ejecutando además otra serie de infraestructuras de corte menor (rampas-varadero, grúas, tinglado) pero no menos importantes, tanto de iniciativa pública como privada (fábrica de hielo, cordelería,...).

Con la construcción de la Dársena Egidazu culminaba un largo proceso por intentar superar, en la manera de lo posible, los condicionantes impuestos por la Naturaleza para que Ondarroa dispusiese de un nuevo y renovado espacio portuario acorde con sus necesidades reales. La actuación desarrollada suponía una ruptura total con el pasado, con el fondeadero tradicional en la Ría, poniendo las bases sobre las que pivotará el desarrollo futuro de este puerto y su flota. Inicialmente esa ruptura no se lleva a cabo de una manera radical sino más bien parcial, puesto que la importante flota de bajura seguirá apegada a su punto tradicional de atraque a pesar de las ventajas y renovados servicios que se le ofrecían en el nuevo área. Ese traslado no terminará por verificarse definitivamente hasta mediados de la década de los 60, cuando se inaugure la nueva Cofradía en el extremo meridional de la Dársena. La actuación permitirá lograr una importante descongestión del estrecho entorno de Zubizarra, que se convertía en auténticamente caótico en los momentos de carga y descarga, y sobre todo favorecerá llevar a cabo una ordenación más racional de las flotas y de los servicios relacionadas con las mismas.

Durante las décadas siguientes este nuevo espacio portuario se irá afianzando, convirtiéndose de una manera paulatina en el centro de la vida pesquera ondarrutarra. Al principio, coincidiendo con la Postguerra, las dificultades económicas lastraron importantemente las expectativas creadas de desarrollo, sin apenas inversiones de relevancia a lo largo de casi tres décadas. Será a partir de la década de los 60 cuando el cambio de la coyuntura general permita entrar en una nueva fase plenamente expansiva y que conducirá a un nuevo cambio en la concepción del espacio portuario. A partir de este momento las actuaciones se llevarán a cabo de una manera integral, intentando corregir las deficiencias de una manera global y no como parte de meras iniciativas desligadas entre sí como había ocurrido durante toda la primera mitad de ese siglo. Como fruto de ese planteamiento se redactarán una serie de Planes Generales de Ordenación del Puerto (1963, 1969, 1974, y más recientemente 1980) cuya principal finalidad será la de preparar la modernización del sector pesquero de cara a los retos que supondrá el previsto acceso al Mercado Común Europeo; un espíritu de reforma que tienen su fundamento en los pretenciosos Planes de Estabilización y Desarrollo promovidos por las autoridades franquistas de la época.

Las grandes obras de infraestructura abordadas durante las décadas precedentes habían modernizado importantemente el puerto de Ondarroa, tal y como hemos reseñado anteriormente. Pero su puerto seguía acusando una serie de deficiencias que no encontraban una fácil solución, algunas de las cuales venían arrastrándose desde tiempo atrás. Entre ellas la escasez de zonas de servicios en la Dársena que se encontraba parcelada en multitud de lotes de pequeño tamaño con los que sus propietarios frecuentemente especulaban y encarecían enormemente su precio. Otro de los problemas vendrá dado por la falta de espacio para el atraque de la creciente flota ondarrutarra y la de algunos puertos vecinos que fondeaban también en la misma, siendo muy escasas y totalmente insuficientes las áreas habilitadas para la carga y descarga, especialmente en momentos de temporal. El último

gran problema que acuciaba a este puerto era el del tráfico rodado que se veía obligado a transcurrir por el centro de la villa con el consiguiente caos.

Algunas de las mejoras planteadas en los señalados Planes Generales eran auténticamente revolucionarias y alteraban sensiblemente la imagen primitiva del puerto; centrándose mayormente en el aprovechamiento integral del Antepuerto fusionándolo con la antigua Dársena, con la prolongación del Rompeolas y sobre todo en el control del desagüe del río como actuaciones más destacadas. Ninguno de estos Planes llegó a llevarse a cabo de una manera integral, ni en una mínima parte de sus propuestas, por lo que las actuaciones ejecutadas (prolongación del Rompeolas, ampliación de la línea de muelles, etc.) no terminaron de solucionar al completo las señaladas problemáticas que arrastraba el puerto de Ondarroa. El hecho más relevante será la definitiva clausura del fondeadero tradicional a mediados de la década de los 60, situado junto al núcleo medieval, trasladando definitivamente el eje de la vida económica, y pesquera en particular, hacia la zona de la Dársena Egidazu o el Antepuerto.

Las actuaciones llevadas a cabo durante las últimas décadas del pasado siglo XX han traído una nueva y renovada imagen del puerto de Ondarroa, a pesar que hayan supuesto la desaparición de buena parte de las actuaciones llevadas a cabo justamente un siglo antes de la mano del ingeniero Eguidazu. Gracias a ellas se ha podido resolver, con mayor o menor éxito, alguno de los problemas que venía arrastrando la población desde casi su propio nacimiento: el problema del tráfico. Con ese objeto se ha ejecutado un nuevo acceso por la margen derecha atravesando la Ría por un novedoso puente que da acceso directo al puerto aunque aún no se haya logrado aislar totalmente ambos espacios (población y puerto). Las reformas también han afectado a la zona de la Dársena Interior que tras el cierre de los últimos astilleros hace unas tres décadas era un espacio sin utilidad alguna, reconvertido el mismo en nueva zona de atraque de las embarcaciones de recreo o deportivas bajo la traza de unos nuevos muelles. Finalmente, la actuación más importante se ha llevado a cabo en la zona del Antepuerto con el aprovechamiento parcial de esa área a través de la ejecución de dos nuevos muelles con una traza totalmente novedosa, haciendo desaparecer los referidos muelles erigidos por Eguidazu en torno a 1893. Una actuación que ha permitido incrementar sensiblemente la superficie de esa Dársena pasando de las 4,30 a 6,60 Ha. actuales y aumentando asimismo importante los metros lineales de muelles de atraque (de 900 a 1.400 metros).

Recientemente se ha vuelto a poner en marcha el proceso de renovación del puerto, nunca paralizado por otra parte, dentro del denominado como Plan Especial del Puerto de Ondarroa, cuyo objetivo fundamental era el de aumentar la superficie del puerto con nuevas dársenas y muelles (unos 420 metros más) ganando para ello una nueva parcela al mar. Asimismo, el proyecto contempla derribar el edificio de la antigua Cofradía para construir una nueva Lonja que permita albergar las infraestructuras pesqueras necesarias, aunque parte de las obras se encuentran momentáneamente suspendidas por falta de recursos económicos para afrontarlas.

3. LA BASE DE LA ECONOMÍA ONDARRUTARRA: EL SECTOR PESQUERO Y DERIVADOS

La historia de Ondarroa no podría entenderse sin el concurso necesario de la pesca, y derivados, estableciéndose entre ambos una estrecha relación que por encima de las diferentes coyunturas ha supuesto el principal sustento económico de la población. Una evolución gracias a la cual el sector pesquero ha ido adquiriendo una personalidad propia muy definida hasta el punto de acuñarse la denominación específica de "Made in Ondarroa" para referirse a ella. Un aspecto que queda aún más de relieve en los tiempos actuales donde ya han desaparecido otras facetas propias de la economía marítima de esta villa (astilleros, flota mercantil).

Analizar la evolución de esta pesquería a lo largo del tiempo sería una labor que no nos reportaría datos de relevancia para nuestro objetivo concreto por lo que lo lógico es establecer nuestro punto de partida a principios del pasado siglo XX. Este momento, tal y como hemos podido observar a través del análisis de las infraestructuras portuarias, marca un hito significativo en la evolución del puerto y conllevará además una auténtica revolución dentro del sector pesquero. La evolución de ambos factores (mejora de las infraestructuras portuarias y mejoras en el sector pesquero) se nos muestran como causa y consecuencia mutuamente del proceso regenerador en el que se encuentra inmerso el puerto de Ondarroa. Este momento marca en definitiva el final de una época, caracterizada por un sector que podemos definir de decrepito y destinado a la subsistencia de sus pobladores y sin apenas mercado exterior, y marca sobre todo el comienzo del despegue definitivo del puerto, cuyos frutos seguimos viéndolos aún en la actualidad.

El sector pesquero, en líneas generales, había conocido desde mediados del siglo XIX un claro cambio de coyuntura comenzando un paulatino despegue que se acelerará especialmente a partir de las últimas dos décadas de ese siglo. Ese crecimiento tiene lugar de un modo tanto cuantitativo como cualitativo, es decir que se deja notar tanto en el aumento del número de capturas, en el aumento de la flota pesquera, en el incremento de los establecimientos destinados a la transformación del pescado, en la apertura de nuevos astilleros, como también en una serie de mejoras técnicas en las embarcaciones (nuevas dimensiones, renovación de las cubiertas,...) y sobre todo en dos aspectos concretos: la introducción del vapor y el arrastre.

Serán estos dos últimos factores quienes revolucionen de una manera determinante el sector pesquero a partir de este momento, a los que habría que añadir un tercer elemento no menos importante, el asentamiento de los salazoneiros italianos. De esos aludidos factores el que mayor repercusión presente será la difusión del vapor. Su introducción favorecerá un importante aumento del esfuerzo extractivo intensificando la explotación de los recursos marinos (aumento del tamaño de las redes, sucesión de mareas,...), otorgando a las embarcaciones una mayor autonomía al no depender de los condicionantes climáticos y asimismo de disponer de la capacidad de alcanzar caladeros más alejados. Por el contrario su empleo se verá un tanto limitado por las trabas inicialmente impuestas por el sector pesquero tradicional y el elevado costo de su compra y mantenimiento, lo que inicialmente restringirá su uso a un sector concreto. Su dominio de las labores pesqueras será ya total tras el final de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) desplazando completamente a las embarcaciones tradicionales, y popularizándose aún más a partir de mediados de ese siglo con la difusión de los motores de explosión, mucho más ligeros y económicos, dando lugar a una renovada tipología de embarcaciones (gasolinos, merluceras, motores, motoras).

La introducción del vapor no hubiera resultado realmente revolucionaria sin el concurso de un segundo factor, la aplicación de las redes de arrastre. Su difusión por el litoral vasco será un tanto tardía y como el anterior encontrará al principio una fuerte oposición de parte del sector pesquero tradicional bajo la acusación de ser artes esquilmáticas y de empobrecer las zonas de reproducción (restricción de pesca a áreas concretas, aprobación de mociones reprobatorias en el Ayuntamiento, manifestaciones,...). Si bien en realidad lo que se ocultaba era un problema de competitividad por los altos niveles de productividad de estas redes, donde con la mitad de esfuerzo se lograba abarrotar los mercados, obligando a los pescadores tradicionales a realizar un esfuerzo mayor. Además de todo ello su empleo conllevaba la necesidad de una fuerte inversión que dejaba fuera de su práctica a la inmensa mayoría de los pescadores artesanales. Su asentamiento en Ondarroa será ya en un momento avanzado del siglo XX, en torno a 1932, cuando se matricula la primera pareja arrastrera aunque en un breve plazo de tiempo alcanzarán un desarrollo fulgurante, puesto que escasamente tres décadas después, en 1960, el número de parejas se elevará ya a 89 (el 93% de la flota de Bizkaia). Como se puede intuir la introducción y difusión de esta flota estará en estrecha relación con el proceso constructivo de la Dársena Egidazu donde encontrarán el punto adecuado para su fondeo, así como las infraestructuras y servicios necesarios para su funcionamiento. Pero ello no supondrá un alivio de las tensiones, ni internas (con los pescadores tradicionales y con los empresarios pesqueros), ni tampoco las externas, especialmente tras las crecientes limitaciones impuestas por la Comunidad Europea.

El tercer de los factores que alterará la pesquería ondarrutarra será la instalación de los salazoneiros italianos. El desarrollo alcanzado por las pesquerías no puede interpretarse de una manera aislada sin el necesario concurso de la industria de transformación. Habiéndose establecido desde un momento histórico muy antiguo una estrecha relación entre ambos sectores, hasta el punto de poder considerarlos como íntimamente vinculados donde la evolución de uno condicionará de una manera determinante la del otro. El carácter perecedero del pescado, sobre todo en la pesquería tradicional, hará de su conservación un problema de difícil resolución, limitando enormemente su difusión fuera del ámbito propiamente litoral. De ahí que los pescadores articulasen una serie de mecanismos para poder hacerlo llegar a mercados más alejados dando lugar al nacimiento propiamente de la industria de transformación.

La evolución particular de esta industria correrá paralela a la de la pesquería, y por lo tanto hasta finales del siglo XIX apenas si presentó relevancia dentro del conjunto de la economía pesquera ondarrutarra, destinada básicamente a la absorción del excedente no comercializado en fresco. Las últimas dos décadas de ese referido siglo vienen marcadas por un relanzamiento global de la actividad relacionada con el beneficiado del pescado. La ruptura del monopolio ejercido hasta entonces por la Cofradía permitió el flujo de capitales privados, mayormente locales, y sobre todo conllevó una

modernización importante del sector con la introducción y difusión de las técnicas de conservas en lata (obra de agentes comerciales franceses). Ello permitió la apertura de un gran número de establecimientos destinados a esta específica producción (conservas de besugo, atún, anchoa, trucha, calamar,...) que en un breve plazo de tiempo acapararon una parte importante de esas producciones alcanzando el 64% de las mismas, relegando a un plano secundario a las producciones tradicionales de escabeches y sobre todo a la de salazones que desaparecieron casi totalmente.

Esta pujanza tuvo una influencia muy directa sobre el sector extractivo, favoreciendo un incremento destacado del mismo con objeto de atender a sus necesidades. Y provocando asimismo una profunda reorganización del mismo ante el hecho de pasar de ser un agente pasivo, destinado a absorber un excedente que rondaba aproximadamente el 21% de las capturas, a convertirse en el motor de desarrollo de la actividad pesquera, beneficiándose a principios del siglo XX cerca del 67% de las capturas. Si bien este hecho no es solamente explicable por la propia pujanza del sector sino también por las claras deficiencias de comercialización existentes en el caso concreto de Ondarroa. Su influencia sobre el sector será tal que además de lo señalado generará una clara reorganización de las especies a capturar, y si a principios del siglo XIX la pesquería se centraba básicamente en la captura de las denominadas especies mayores (besugo, merluza, atún) con porcentajes del 75% frente al 25% de las especies menores (anchoa, sardina, lanzón) a principios de la centuria siguiente los porcentajes se habían invertido completamente.

Este panorama dará un vuelco en este preciso momento como consecuencia de la influencia de un agente exterior que trastocará totalmente el esquema existente: la irrupción de los salazoneros italianos. En líneas generales su asentamiento en la costa vasca, y en Ondarroa en concreto, tuvo un claro efecto positivo en cuanto generaron un aumento importante de las capturas y de la producción de la industria transformadora, impulsando asimismo la renovación de la flota (gracias al vapor y la adopción de las redes de arrastre). Sin embargo, su presencia provocó una clara involución del sector dedicado al beneficiado del pescado al relegar a un segundo plano el proceso de modernización iniciado décadas atrás con la introducción de las conservas en lata. Su llegada a Ondarroa se documenta ya por primera vez en el año 1895, incrementándose de una manera progresiva en los años siguientes hasta alcanzar su punto álgido en 1915 con la presencia de trece establecimiento de origen italiano dedicados al salazoneo de anchoa, a los que unir otros tres de origen holandés y nueve de productores locales imitadores de los anteriores. A partir de la década de los 20 esa presencia se irá limitando, siendo paulatinamente sustituidos por productores locales aunque sin alterar el esquema productivo precedente.

Su fulgurante expansión vino favorecida por diversos factores (una materia prima abundante y barata, mano de obra cualificada, garantía de un mercado asegurado, presencia de un sector de transformación del pescado muy raquítico). El impacto de estos salazoneros italianos, o posteriormente de sus imitadores locales, fue fundamental a la hora de explicar la posterior evolución industrial, hasta el punto de convertir a esta producción en casi un monocultivo con los lógicos peligros que ello suponía debido a su excesiva dependencia del mercado exterior.

La fuerte demanda de esta producción obligó al sector extractivo a intensificar su esfuerzo, generando un incremento espectacular de las capturas que se prolongará casi de una manera constante a lo largo de buena parte de la primera mitad del siglo XX. Un aumento general que afectó a la mayor parte de las capturas pero que tuvo como protagonista principal a la de anchoas, que en un breve plazo de tiempo pasó de ser una pesquería casi marginal con porcentajes a principios de ese siglo que rondaban el 13% de las capturas (mayormente como cebo para la costera del besugo) hasta alcanzar escasamente dos décadas después cifras del 46%. Las cifras son una prueba clara de ese importante cambio de tendencia, puesto que si en la década 1890-1899 las descargas de anchoa se estimaban en torno a poco más de las 500 tn en el período comprendido entre 1960-1969 esas cifras se elevan ya a casi a las 5.550.000 tn. (es decir algo más de 1.100%). Este hecho convirtió a la anchoa en la especie más importante de la pesquería vasca, y sobre todo ondarrutarra. Incremento, tal y como hemos referido anteriormente, que solamente fue posible por el concurso de los otros factores ya señalados (vapor y redes de arrastre). A la larga esa especialización fue contraproducente para el propio desarrollo industrial de esta villa marinera al estar la producción en manos de empresas cuasifamiliares, muy atomizadas y escasamente mecanizadas que no eran capaces de generar los recursos necesarios para hacer evolucionar el sector.

De un modo similar a lo que hemos podido observar en el sector extractivo y de transformación del pescado la construcción naval vivirá en este preciso momento, últimas dos décadas del siglo XIX y principios del XX, el que podemos definir como auténtico momento de expansión al compás del

conjunto de la economía pesquera ondarrutarra. La causa de ello hay que buscarla en la fuerte demanda generada por el propio sector pesquero necesitado de renovar sus embarcaciones, aunque en ocasiones las tensiones entre ambos sectores fueron importantes por la disputa establecida por el espacio donde poder desarrollar su actividad. A resultas de esa fulgurante expansión los raquíticos dos astilleros existentes a principios de esa centuria, suficientes por otra parte para atender a la débil economía pesquera de esta villa en ese momento, se transformarán un siglo después, a principios del XX, en casi una decena de establecimientos. Entre ellos destacarán sobre todo los dos asentados en la zona de la Dársena Interior (Arriola y Urresti), y a la postre los únicos que perdurarán en el tiempo, cuya fama se extenderá por el conjunto del litoral cantábrico. Como muestra de esta fiebre constructora cabe señalar que solamente en el período comprendido entre 1878 y 1911 de las rampas de ambos astilleros fueron botados casi un millar de embarcaciones de todo tipo (bateles, potines, lanchas mayores, pataches e incluso vapores), aunque en su mayoría fueron embarcaciones de corte menor llegando a monopolizar la fabricación de traineras para toda la costa vasca.

Esta importante pujanza del sector constructivo les permitió disponer de los recursos económicos suficientes como para poder acceder y adoptar a las embarcaciones construidas en sus rampas las principales innovaciones del momento (calderas a vapor, motores a gasoil,...). Adquiriendo de esa forma un cierto carácter de pioneros dentro de su específico sector frente al anquilosamiento de otros puertos vecinos; Si bien la falta de espacio suficiente para poder desarrollar su actividad y el reducido calado de la Ría lastraron de una manera determinante ese desarrollo futuro que les impidió labrar embarcaciones de alto tonelaje y menos aún las dotadas con cascos metálicos. Es decir, quedaron condenados a elaborar una tipología específica y muy limitada de embarcaciones que prontamente quedaría desfasada desde el punto de vista tecnológico y por tanto abocándolos irremediablemente a su desaparición, aunque ese languidecimiento se llevaría a cabo de una manera muy pausada prolongándose hasta el año 1981 en el que definitivamente debieron de cerrar sus rampas.

La Guerra Civil primero y la Postguerra después marcarán un hito importante en el desarrollo global del conjunto de la economía pesquera provocando una forzada interrupción a todos los niveles. A partir de finales de la década de los 50 el ritmo de la actividad pesquera en Ondarroa comienza nuevamente a relanzarse, al compás de esa renovada fase de actuaciones en las infraestructuras portuarias impulsadas por los referidos Planes de Desarrollo.

Los generosos incentivos proporcionados por las autoridades estatales con créditos a muy bajos intereses y un plazo muy prolongado se concretarán en una serie de cambios importantes dentro de esta población. Unas reformas que no sólo se plasmarán en el plano físico con las obras operadas en el puerto sino que también tendrán su influencia directa sobre el conjunto de la actividad pesquera. Gracias a esas ayudas se abordará una reforma importante de la flota dando lugar a una irracional política de construcción masiva de embarcaciones sobredimensionando importantemente la misma por encima de la propia realidad pesquera. El importante aumento de la flota no conllevó un aumento similar de las descargas al mantenerse prácticamente en unas cotas muy similares y en unos caladeros prácticamente idénticos a los de los años 40. Tampoco se verificó en una modernización cualitativa de la flota, al ser aún construidas muchas de esas nuevas embarcaciones mayormente en madera, si bien en su conjunto fueron modernizadas o al menos se les aplicaron muchos de los adelantos de la época ayudados por esos incentivos, tanto para la navegación (dinamos, radio-teléfonos, radar) como para la localización de los bancos de pesca (sonar, ultra-sondas).

Ese crecimiento, sin embargo, se ha visto en cierto modo truncado durante las últimas décadas del pasado siglo XX por una serie de medidas o reajustes que han llevado al conjunto de la pesquería vasca, y ondarrutarra en especial, a una situación de grave crisis. La adhesión a la Comunidad Económica Europea ha conllevado globalmente un auténtico mazazo sobre el conjunto del sector en Ondarroa. Primero con las medidas proteccionistas impuestas sobre sus caladeros tras la restricción de la pesca más allá de las 200 millas jurisdiccionales, limitando importantemente el acceso a la flota a una serie de caladeros tradicionales, y ya más recientemente con el establecimiento de una serie de restrictivas cuotas de captura sobre especies tradicionalmente explotadas por sus embarcaciones con total libertad ante la sobreexplotación llevada a cabo en las décadas precedentes. Unas limitaciones que condujeron en los años 80 a una serie de momentos de gran tensión con numerosos apresamientos e incluso el cañoneo de embarcaciones. Y finalmente la liberación de los mercados a nivel europeo ha favorecido la entrada de un gran número de pescado foráneo a unos precios más asequibles. Las consecuencias directas de esta coyuntura, acentuada aún más por el incremento experimentado en los costes de explotación (incremento del costo de los combustibles, de la materia pri-

ma, de la mano de obra,...), han tenido una repercusión casi catastrófica sobre el conjunto de esta pesquería forzando a una reducción sensible de su primitiva flota dejándola amarrada a puerto o enviándola directamente al desguace. Provocando para superar esta situación la adopción de soluciones alternativas como la búsqueda de nuevos caladeros o la adquisición de nuevas licencias bajo pabellón extranjero (mayormente inglés o francés).

El proceso evolutivo de la industria de transformación en este referido período será muy similar habiendo experimentando también un reajuste forzado por el importante descenso de las capturas y la desaparición de los mercados tradicionales. Como consecuencia de ello se produjo una reducción muy importante del número de empresas productoras, no así de su producción que se mantuvo de acorde a los niveles de incremento experimentados por la actividad extractiva. Esa recuperación se vio de todas formas condicionada por la influencia provocada por las novedades provocadas por dos aspectos que permitieron reorientar claramente el sistema pesquero recolocando a la industria de transformación en niveles similares a los de otros puertos de su entorno. Esos incentivos vinieron dados en primer lugar por la mejora de los medios de comunicación y en segundo lugar por la aplicación del frío industrial. Ambos factores permitieron relanzar de una manera clara la comercialización del pescado en fresco, devolviendo a éste su verdadero papel.

La mejora de las infraestructuras terrestres y la creación de una red más ágil de comercialización, básicamente a partir de la Guerra Civil, con la difusión de los camiones, permitió superar el hándicap que suponía la complicada orografía ondarrutarra permitiendo acceder con sus productos a los principales mercados de la zona. Un proceso que se ha visto finalmente consolidado tras la entrada en funcionamiento de los camiones congeladores, aunque éste sea ya un fenómeno mucho más reciente.

El segundo aspecto determinante de ese cambio de coyuntura será la difusión del frío industrial (bien por refrigeración, bien por congelación). Su extensión tendrá lugar mayormente a partir de la Segunda Guerra Mundial aunque en Ondarroa ya en 1935 estaba asentada una de las primeras fábricas de hielo, mayormente para dar servicio a los arrastreros atracados junto a la misma. Su aplicación revolucionará importantemente el sector pesquero al permitir conservar durante un mayor período de tiempo las capturas realizadas, y sobre todo tras la introducción de las cámaras frigoríficas en las mismas embarcaciones.

Estos cambios provocarán a partir de la década de los 60 y sobre todo de los 70 una nueva y profunda reestructuración del sector pesquero en general, y del de transformación del pescado en particular, más acorde con los tiempos modernos y la situación que se podía observar en el resto de puertos del litoral vasco. Ocupando el pescado beneficiado un porcentaje situado en torno a escasamente un tercio de las capturas realizadas, gracias sobre todo al importante crecimiento del pescado comercializado en fresco. Buena parte de ese incremento estará fundamentado en la entrada en el mercado del denominado como "pescado blanco" (gallo, locha, faneca,...) que empezó a arribar a nuestros puertos mayormente a partir de la década de los 60 con motivo de la llegada de los arrastreros a nuevos caladeros que les permitirá la captura de pesquerías no habituales en nuestro entorno (Mar Céltico, Mar de Irlanda, Paralelo 58°N...). A pesar del impacto provocado por estas medidas el sector de la transformación del pescado apenas si experimentó cambios de relevancia, o no al menos hasta la profunda crisis de 1973. A consecuencia de la misma una parte importante de los establecimientos tradicionales hubieron de cerrar sus puertas, mientras que los que lograron sobrevivir hubieron de readecuarse a las nuevas circunstancias modernizando sus estructuras productivas. Circunstancias éstas que obligaron a muchos de los productores a trasladarse a nuevos emplazamientos más adecuados para responder a esas necesidades (Berriatua, Markina,...).

Las últimas décadas vienen marcadas, en líneas generales, por un cierto languidecimiento del puerto y su actividad productiva, tal y como ya hemos apuntado a través de las líneas precedentes. La crisis global en la que se encuentra sumida el sector pesquero, especialmente desde la Recesión de 1973 y posteriormente con las consecuencias derivadas de la entrada en la Comunidad Económica Europea, han provocado un claro ralentizamiento de la actividad pesquera y una pérdida de una parte importante de su flota.

A pesar de ello Ondarroa sigue manteniendo su puesto destacado dentro del sector como el principal puerto de pesca de altura del litoral vasco (32 embarcaciones matriculadas mayormente arrastreras, de las cuales 6 bajo pabellón europeo) y dotado de una importante flota pesquera de bajura (7 embarcaciones), así como de una aún potente industria de transformación y beneficiado del pescado que arrastra también los problemas que acucian al sector en su globalidad. Los cambios experi-

mentados en el paisaje portuario durante las últimas décadas han favorecido el crecimiento del sector pesquero ondarrutarra, mejorando sensiblemente sus condiciones de trabajo y competitividad. Pero el sector se ha quedado nuevamente embarrancado como consecuencia de una nueva y profunda crisis a principios del siglo presente, pendiente de una profunda reforma y transformación de su flota y sus artes.

4. BALANCE DE UN PROCESO CENTENARIO

La historia del puerto de Ondarroa ha sido la de una pugna constante contra los condicionantes impuestos por el medio natural, primero por la agobiante falta de espacio donde poder desarrollar sus actividades y en segundo lugar por las limitaciones que conllevaba su ubicación en una zona de ría con los problemas derivados de ello (escasez de calado, peligrosos bancos de arena,...). Circunstancias éstas que han venido históricamente larvando las posibilidades de desarrollo del propio puerto a pesar de las importantes mejoras llevadas a cabo.

El siglo largo transcurrido desde la ejecución de las primeras grandes obras de infraestructura en este puerto de Ondarroa (1893-1898) nos ha permitido realizar una breve radiografía no sólo sobre la evolución de esas construcciones sino también sobre el conjunto de las actividades relacionadas con el sector pesquero (pesca, industria de transformación, construcción naval). Una evolución en la que se ha podido observar que ambas facetas han estado estrechamente vinculadas entre sí, puesto que ambos elementos han actuado y aún hoy en día lo siguen haciendo en estrecha relación y dependencia mutua siendo el uno la causa y la consecuencia mutua del otro.

Este desarrollo experimentado por el pueblo de Ondarroa es un proceso relativamente reciente, al menos si lo comparamos con otra serie de localidades de la costa vasca donde la tradición pesquera y el desarrollo de iniciativas para mejorar sus infraestructuras se remontan varios siglos atrás (Bermeo, Lekeitio, Getaria, Hondarribia). Esa falta de realizaciones es debida fundamentalmente a la debilidad global de los recursos, tanto monetarios como económicos que podrían propiciarlas, careciendo del incentivo necesario para impulsarlas.

Esas referidas primeras obras supusieron el punto de despegue del puerto de Ondarroa, pasando de convertirse de un área deprimida y rayando con la subsistencia a transformarse en uno de los principales enclaves pesqueros del Estado. Ese fulgurante ascenso fue protagonizado por el conjunto de la actividad pesquera ondarrutarra logrando alcanzar importantes cotas de desarrollo, pero provocó asimismo una serie de importantes desajustes dentro del entramado de la economía pesquera local.

Los cambios experimentados tras el fuerte desarrollo de la comercialización en fresco unido a las consecuencias de la crisis de 1973 permitieron llevar a cabo una reestructuración importante del sector, y sobre todo reequilibrar la balanza de esos señalados desfases provocados mayormente a principios del siglo XX (desmesurado crecimiento de la industria de transformación, especialmente de los salazoneos, preponderancia de determinadas capturas frente a otras tradicionales,...).

A pesar de ello Ondarroa sigue arrastrando parte de los problemas de su pasado, sobre todo en lo que se refiere a la necesidad de dotarse de un puerto moderno y competitivo. Muchos de las carencias y/o desajustes del pasado (escasez de superficie para su desarrollo, excesiva compartimentación del área de la Dársena, infraestructuras y servicios obsoletos, preponderancia de la industria del salazoneo,...) se muestran como escollos sumamente complicados de superar. Una prueba clara de ello lo tenemos en la problemática histórica del tráfico que no ha podido ser solucionado, al menos en parte, hasta un momento muy reciente.

La actividad pesquera ha experimentado en Ondarroa a lo largo de este siglo una evolución paralela a la de su puerto alcanzando unos importantes niveles de desarrollo, con especial incidencia a partir de la década de los 60. Ese momento marcó el cénit de la pesquería ondarrutarra llevando a su puerto a uno de los primeros puestos en el ranking no sólo del litoral vasco sino también estatal. En la actualidad, sin embargo, este sector pesquero se encuentra sumido en una importante crisis que amenaza incluso con su propia supervivencia, lo cual sería una auténtica catástrofe en poblaciones como Ondarroa históricamente volcada a esa actividad colocando a su puerto en una encrucijada un tanto incierta.

La crisis tiene su origen en una serie de causas de muy variada índole de carácter tanto estructural como coyuntural: el sobredimensionamiento alcanzado por su flota a raíz de una política totalmente irracional de construcción masiva de embarcaciones en la década de los 60; las limitaciones de

acceso impuestas a los caladeros tradicionales de pesca impuestos por las medidas proteccionistas adoptadas por la CEE (implantación de las aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas, cuotas de capturas,...); la sobrepesca o esquilación de muchas de las especies tradicionalmente explotadas; o la acentuación de la crisis económica, especialmente desde los últimos años, que ha provocado un incremento muy importante de los gastos de explotación y un forzado descenso de los precios de venta provocando el colapso de muchas empresas.

Los dos sectores fundamentales de la pesquería ondarrutarra se han visto afectados por igual. En el caso de la flota de bajura el impacto aunque importante ha sido menor en tanto que su importancia relativa dentro del conjunto de la pesquería ondarrutarra era sensiblemente menor. Así, aparte de las causas ya señaladas el sector arrastra otra serie de problemas de índole mayormente estructural (atomización de las empresas, deficiencias de comercialización, disminución de sus rendimientos como consecuencia del anquilosamiento de los sistemas de pesca,...). Factores todos estos que han provocado una reducción global de la flota pesquera de bajura hasta niveles prácticamente testimoniales. Pero será fundamentalmente la flota de altura ondarrutarra la principal afectada de esta coyuntura de crisis provocando una profunda reforma y la desaparición de un porcentaje importante de embarcaciones. Las medidas señaladas anteriormente, y sobre todo la nacionalización de las pesquerías por parte de la Comunidad Europea, han servido como detonante en su evolución suponiendo un auténtico mazazo al sector (caída en picado del número de embarcaciones, de las capturas obtenidas o del número de empleados).

Las soluciones que se plantean para salir de esta crisis son realmente complejas y de muy difícil aplicación. Es necesario ante todo olvidar totalmente la situación de bonanza, ficticia por otra parte, generada a raíz del desarrollismo pesquero de los años 60 y plantearnos una situación de desarrollo más acorde a la realidad actual del sector. Las soluciones pasan por varias medidas de un incierto resultado: una profunda reestructuración de la flota reduciendo su número de embarcaciones con la eliminación de las unidades más antiguas y modernizando técnicamente las existentes, pero también de los empleados relacionados directa o indirectamente con la misma (industria de transformación); la búsqueda de nuevos caladeros no sobreexplotados; el apoyo decidido de las distintas administraciones; la necesidad de realizar estudios biológicos para analizar los stocks reales de pesca en nuestro litoral y adecuar los mismos al esfuerzo pesquero, planteándose la posibilidad de implantar nuevos cultivos marinos en la costa.

En resumidas cuentas el sector necesita un cambio importante en el sistema de explotación tradicional de las pesquerías, basado hasta el momento en un aprovechamiento irracional y descontrolado de los recursos. En caso de no adoptarse medidas correctoras la situación del sector puede llegar a ser crítica, amenazando, como hemos señalado anteriormente, la propia supervivencia de la población. Convirtiendo tristemente a Ondarroa, al igual que otros muchos sumidos en una crisis similar, en un puerto pesquero sin prácticamente embarcaciones de pesca.

Las esperanzas parece que residen nuevamente en el hecho, como ocurrió en el pasado, que las mejoras que se puedan operar en el paisaje portuario ayuden a mejorar el desarrollo de sus labores y que en definitiva contribuyan también a un nuevo relanzamiento económico del sector, o al menos corran ambos procesos en paralelo. El tiempo lo dirá pero como se suele decir la esperanza es lo último que se pierde y Ondarroa y los ondarrutarras tienen una larga experiencia a sus espaldas, y esta crisis como las ya vividas anteriormente será también superada aunque las circunstancias sean necesariamente diferentes.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ENPARAN MUÑOZ, Romana; "El puerto de Orio (1900-1936). Evolución de la infraestructura del muelle, otras instalaciones portuarias y la actividad pesquera", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 297-314.



El puerto de Orio (1900-1936). Evolución de la infraestructura del muelle, otras instalaciones portuarias y la actividad pesquera

Romana Enparan Muñoz
Sociedad de Ciencias Aranzadi

Recep.: 15.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 297-314]

Acep.: 17.12.12

Resumen

En la primera década del siglo XX, a las dificultades de la barra se sumaba la precariedad de las instalaciones portuarias, destacando como prioritaria la del muelle. Pero el debilitamiento de las arcas municipales hizo inviable la prolongación del muelle prevista en el Proyecto autorizado por R.O. de 17 de Noviembre de 1917. Sin embargo, la actividad pesquera aumentó sensiblemente debido al cambio de la pesca artesanal a la tecnológica, y a la destreza de los pescadores oriotarras. El Ayuntamiento –única institución que costeó las obras del muelle– se vio obligado a ceder su propiedad al Estado para su conservación... Era el año 1936.

Palabras clave: Orio, muelle, Ayuntamiento, Cofradía de Pescadores San Nicolás, pesca, Puerto de Refugio.

Laburpena

XX. mendearen lehen hamarkadan barrak eragindako zailtasunei portuko instalazioen eskasia gaineratzen zitzairen, lehentasun handienekoa, kaiari zegokiona. Baina udal diru kutxaren egoera zela-eta, ezin izan zen kaia luzatu, 1917ko Azaroaren 17ko E.A.z baimendutako Proiektuan aurreikusia. Alabaina, arrantza jarduerak aurrera egin zuen nabarmen, artisautza arrantzatik arrantza teknologikora pasatu zelako, eta oriotar arrantzaleen trebeziari esker. Udalak –bera izan baitzen kaiko lanak ordaindu zituen bakarra– jabegoa Estatuari laga behar izan zion, mantenimenduaz ardura zedin. 1936 urtea zen.

Gako-hitzak: Orio, kaia, Udala, San Nikolas Arrantzale Kofradia, arrantza, babes portua.

Abstract

During the first decade of the 20th century, the difficulties caused by the sandbank were joined by the precariousness of port facilities, especially the dock. However, withering municipal funds rendered the extension of the dock planned in the project authorised by R.O. of 17 November 1917 unviable. Nevertheless, the fishing business grew slightly thanks to the change from traditional fishing to a method that involved technology and the skills of the fishermen from Orio. The town hall (the only institution that funded the work on the dock) was forced to transfer ownership to the state for its conservation... That was the year 1936.

Key words: Orio, dock, town Hall, San Nicolás Association of Fishermen, fishing, port of refuge.

INTRODUCCIÓN

En los años ochenta y noventa del siglo XIX se produjo un considerable aumento de la población en Orio –coincidente con un auge demográfico y económico en las costas vascas–. En esas circunstancias, los oriotarras retomaron su ancestral vocación marinera con la gran esperanza puesta en la mar.

En las primeras décadas del siglo XX, debido al auge de la industria de Orio y al desarrollo de la pesca de bajura, impulsado por las nuevas tecnologías y por el aumento de la demanda de pescado, el Ayuntamiento de esta Villa, con el fin de fomentar los intereses de la localidad, acordó llevar a cabo varias obras para mejorar la barra de acceso y las instalaciones portuarias –el muelle, como principal objetivo–.

Pero el estallido de la Guerra Civil, en 1936, interrumpió el proceso de las obras proyectadas. En consecuencia, el puerto de Orio, sin resolver el problema de la barra y el de un muelle en condiciones deficitarias, difícilmente podía beneficiar a las actividades pesquera y comercial.

1. EVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL MUELLE: 1900-1936

A comienzos del siglo XX, las condiciones de la entrada del puerto eran pésimas y, en estas circunstancias, las embarcaciones difícilmente podían atravesar la barra sin el grave riesgo de encallamiento o naufragio, siendo ésta infranqueable ante la mínima perturbación en el Cantábrico.

Como primera referencia del muelle en esta primera década del siglo XX, en las actas de sesiones plenarias conservadas en el Archivo Municipal de Orio, con fecha 15 de febrero de 1903, consta que el Ayuntamiento presentó un presupuesto extraordinario, que incluía las obras del adoquinado del mismo –extraído de las acreditadas canteras de Mutriku–, junto con las de la travesía de la Plaza Pública y la calle del Padre Urtesabel.

En la Sala Consistorial, a 2 de diciembre de 1906, reunidos en sesión ordinaria, bajo la presidencia del alcalde D. Calixto Arín, [...]: “enterados del contenido de una instancia suscrita y presentada por veinte patronos y pescadores de los vapores de pesca de este puerto, solicitando se construya, en el punto de toma de agua que existe en el muelle de esta villa, un depósito capaz para contener unos cuatro metros cúbicos de agua, a fin de que tenga más presión [...]”. Acordaron por unanimidad “colocar una 2ª tubería de mayor calibre al muelle, tomándola de la cañería principal en la esquina de la calle Carnicería –sistema más ventajoso que la construcción del depósito en el muelle”¹–.

En octubre de 1907, el Director General de Obras Públicas contestó a una solicitud hecha por el Ayuntamiento de Orio, referente a la obra de prolongación del dique existente, con el fin de disponer de un muelle de desembarque y depósito para la pesca, y útiles empleados en la misma².

Valorando que esta obra era muy beneficiosa para la Villa, S.M. concedió lo solicitado con arreglo a unas determinadas condiciones, destacando “que los hechos se construirían según el proyecto presentado por el Ayuntamiento de Orio, y bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas; siendo por cuenta del Ayuntamiento los gastos de inspección dentro de las disposiciones exigidas”³.

En 1910, Orio contaba con 1.449 habitantes que se dedicaban, principalmente, a la pesca. La utilización de vaporcitos de pesca había favorecido el aumento de la industria pesquera en esos últimos años, pero el gran problema era que no se disponía de un lugar apropiado para realizar las faenas de descarga de sus productos, especialmente en la bajamar, ni de un resguardo donde las barquichuelas pudieran protegerse de los temporales y crecidas del Oria.

En esas circunstancias, el Municipio proyectó ejecutar unas obras en beneficio del trabajo de la gente de mar; pero, al no poder costearlas –escasos recursos–, tenía que contar necesariamente con el apoyo económico de la Administración.

1. Archivo Municipal de Orio (AMO): Actas municipales, libro 31, fol. 221 vº.

2. Archivo del Servicio de Puertos de Gipuzkoa (ASPG): CR 92.

3. *Ibidem*.

El 11 de enero de 1910 se comunicó al Ingeniero Jefe de Obras Públicas que el terreno marcado para la prolongación del muelle frente al Matadero se iba rellenando poco a poco, ya que el presupuesto necesario para la ejecución de dicha obra no podía cubrirse con los fondos de la Villa⁴.

A primeros de marzo de 1916, la Corporación Municipal hizo una valoración del bosquejo-plano, realizado por el ingeniero Ramón Pagola, sobre las obras de prolongación y ensanche del muelle, que, previa concesión del Ministerio de Fomento, proyectaba llevar a cabo.

En la Memoria de fecha 18 de marzo, se proyecta construir una nueva línea de muelles, que, partiendo del estribo del puente en su tramo giratorio, y avanzando de la anterior hasta la línea aproximada de bajamar equinocial, consiga tener una zona aprovechable de 3.789 m², con una línea de muelles de 233 m de longitud. Con esta reforma se beneficiarán las condiciones de la navegación de la ría, al encauzar en su margen derecha la corriente de vaciante, mejorando también las condiciones higiénicas locales con la desaparición del fango actual delante de los muelles en marea baja⁵.

A continuación, siguiendo aguas abajo, se proyecta una pequeña dársena de unos 1.926 m², indispensable en este lugar por carecer los barcos del más pequeño refugio. La boca de entrada de este pequeño refugio se ha dispuesto de forma que quede al abrigo de las corrientes del río y, sobre todo, de los temporales costeros del NO.

Tanto en los muelles como en esta pequeña dársena de abrigo se instalarán los servicios auxiliares de escaleras y una rampa para la botadura. Junto a la dársena se dispondrá de una plazoleta de 40 m de largo para uso de las embarcaciones en seco y reparaciones de las mismas, y, a continuación, se aprovechará una zona de 680 m², que se destinará a lavadero y matadero para mejorar los servicios públicos.

Por último, para empalmar esta línea de muelles con la de los diques actuales de las vegas, se construirá otro dique "con una tangente a la curva de aquellos", empleando el mismo sistema de construcción de los actuales diques *-perrés*⁶ en seco .

En resumen, se obtendrá una superficie total de la zona marítima que se proyecta utilizar con los servicios indicados de 8.212,50 m² por un importe total de 173.584,45 pts.⁷.

Un mes después, el 3 de abril de 1916, J. Miguel Azcue, alcalde de Orio, envió al Gobernador Civil el *Proyecto de ampliación y creación de nuevos muelles*, dentro de la zona navegable del río Oria en la margen derecha de dicha villa, que fue remitido al Ministro de Fomento, "solicitándole autorización para su posterior ejecución", y comunicado al Sr. Machimbarrena, Ingeniero Jefe de Obras Públicas de las provincias de Gipuzkoa y Nafarroa⁸.

En octubre, el alcalde informó que el Municipio tenía la cantidad de 9.723,77 pts. en la Caja de Ahorros Provincial, destinada a las obras de ampliación y ensanche del muelle, cuyos planos habían sido confeccionados por el ingeniero Sr. Pagola, y que, a fin de dar trabajo a los vecinos de esta Villa en la época de invierno, éstas no se sacarían a subasta pública, sino que se realizarían por el sistema administrativo, es decir, bajo la responsabilidad del Ayuntamiento, cuya autorización le había sido concedida, tanto por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas, como por el Comandante de Marina de Gipuzkoa⁹.

Por R.O. de 17 de Noviembre de 1917, se autorizó el *Proyecto de ampliación de los muelles de la zona navegable del río Oria*, cuyas obras comenzaron al año siguiente, 22 de febrero de 1918.

Previos los anuncios en el Boletín Oficial, Prensa y demás medios de comunicación, utilizados en estos casos, el domingo 16 de febrero tuvo lugar la subasta de las obras. Se presentaron los contratistas Roque Oyadener, vecino de Donostia, y el debararra Pedro Ulacia. Se aceptó la proposición del primero como más ventajosa: "se comprometía a realizar las obras por una cantidad de 13.500 pts., es decir, 500 pts. de diferencia con la ofertada por Ulacia"¹⁰.

4. AMO: Actas municipales, libro 31, fol. 250 vº .

5. ASPG: CR 291.

6. *Ibidem*, del francés: revestimiento de piedra.

7. *Ibidem*.

8. AMO: Actas municipales, libro 32, fols.157-158.

9. *Ibidem*, fols.181- 182.

10. *Ibidem*, fol.286.

El 22 de febrero de 1918 comenzaron las obras de ampliación de los muelles, pero, básicamente, por circunstancias económicas –aumento del presupuesto de contrata considerable– no pudieron acabarse en el plazo previsto, ni llevarse a cabo en su totalidad por falta de recursos económicos del Ayuntamiento de Orio –única institución que costeaba el gasto de las obras–.

Tras conseguir una prórroga, el 3 de noviembre de 1920, se aprobó la liquidación practicada por el contratista Eizaguirre de la ejecución de la primera parte de la muralla del muelle.

El 27 de marzo de 1921, a propuesta del Alcalde Presidente, se acordó construir una nueva escalera en la muralla de la ampliación del muelle, “que, con carácter de imprevista, pudiera adicionarse a la subasta verificada ya del terraplenado y de su muro de contención”¹¹.

Datos de diciembre de 1922 citan al contratista del nuevo muelle, Fermín Lizarralde, y al Ingeniero Director del mismo, Ramón Pagola, que informó:

sobre si es procedente la admisión de las obras efectuadas este año para la prolongación de los muelles de ribera, en el que después de estudiar los defectos observados, y las circunstancias desfavorables que han incurrido en ella, asegura que no encuentra razones técnicas suficientes para convencer a nadie de que el único responsable de los defectos observados en la obra efectuada es el contratista [...]. Se trata de que el contratista garantice la conservación del muro movido hasta el 20 de junio de 1923, entendiéndose que si llegado el plazo se hallara éste en inminente peligro de ruina, a juicio de un Ingeniero de Caminos, designado por el Ayuntamiento, se comprometa a la reconstrucción del mismo, lo que fue aceptado por unanimidad¹².

El Ayuntamiento, ahondando en las obras del muelle, consideró de necesidad la construcción de una rampa de acceso a la ría en el muelle. El 17 de diciembre tuvo lugar la subasta de las obras, quedando provisionalmente adjudicadas a Eizaguirre por la cantidad de 3.099,95 pts. “por ser ésta la proposición más ventajosa”, y consta que, para abril de 1923, ya estaba construida la nueva rampa¹³.

Paralelamente a estos trabajos, se constató la urgente necesidad de proteger el empedrado para evitar los “insalubres hedores” –especialmente en verano– producidos por el líquido del pescado que, al ser depositado en el muelle, se filtraba en suelo permeable. A tal fin, “la Corporación autorizó al Sr. Alcalde para que, personándose en Deba, contratara 200 m² de piedra de adoquín, con arreglo al precio ofrecido por el cantero Eizaguirre”¹⁴.

El 9 de junio de 1923 se confirmó la liquidación del adoquinado del muelle por un importe de 1.300,77 pts, así como la de una rampa de acceso a la ría, cuyo total ascendió a 3.585,02 pts¹⁵.

Además, en diciembre, se destinaron 4.000 pts. para recomponer un trozo de muelle –recientemente construido– que, por estar cimentado en terreno fangoso, amenazaba ruina¹⁶.

Un año después, y basándose, una vez más, en las obras de ampliación del muelle realizadas por cuenta del Ayuntamiento, éste redactó una instancia para solicitar la delimitación de los terrenos ganados al mar en este proyecto, y otros aspectos referentes a la ejecución de la propiedad de los terrenos saneados en virtud del saneamiento de marisma para tal fin¹⁷.

Con fecha 10 de junio de 1924, el Alcalde Presidente informó de la comunicación 810 de la Jefatura de Obras Públicas, relacionada “con la obligación de dejar expedita una vía general de 6 metros de anchura contigua a la coronación del muelle para ejercer la servidumbre de vigilancia litoral, y acordó su exposición en el tablón de anuncios”¹⁸.

Posteriormente, en julio, el Sr. Presidente hizo historia del asunto, diciendo:

Que el Ayuntamiento en primer término acordó hace más de un año la Plaza para mercado sobre el muelle, a cuyo efecto están construidos los cimientos, pero estos se situaron en forma que entre dicho

11. *Ibidem*, libro 33, fol. 22 vº.
12. *Ibidem*, libro 33, fol.100 vº.
13. *Ibidem*, fol.105.
14. *Ibidem*.
15. *Ibidem*, fol.133 vº.
16. *Ibidem*, fol.169.
17. *Ibidem*, libro 34, fol. 8.
18. *Ibidem*, fol.14.

Mercado y la ría no mediaran los seis metros de vía libre que determina el artº 10 de la Ley de Puertos para ejercer la servidumbre de vigilancia del litoral, cuya observancia, según ha hecho saber la Jefatura de Obras Públicas de Gipúzcoa en su escrito del 3 del actual, es obligatoria.

Por otro lado dijo:

Ya se sabe que los propietarios se oponen, tanto si se construye sobre el muelle, como si se coloca en la Plaza Pública, como algunos proyectan; de modo que el Ayuntamiento debe resolver como sea conveniente.

Puesto a votación si la Plaza para Mercado había de emplazarse en la Plaza Pública, dijeron que sí los Srs. Uranga, Alcorta, Arrillaga, Zaldúa, Santa María, Elizalde y el Presidente, total siete, contra uno del Sr. Sagarna, el que nada dijo para fundamentar su oposición¹⁹.

El 30 de junio de 1924, el Alcalde Presidente expuso que había enviado una comunicación al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Gipuzkoa y Nafarroa, advirtiéndole “que parte de muelle estaba movido e interesando que ordene al personal a sus órdenes que examine dicho muelle e informe las obras a realizar para su afianzamiento, todo ello con el fin de conseguir que sean arreglados los muelles por cuenta del Estado”²⁰.

El 22 de noviembre de 1924, el alcalde de Orio, Joaquín Cortés Larrauri, según acuerdo adoptado en sesión del Ayuntamiento, el 4 de octubre, expuso:

Que durante el plazo otorgado, el 2 de agosto de 1921, para la ejecución de las obras de ampliación de muelles en la zona navegable del río Oria, de las que es concesionario este Ayuntamiento por Real Orden del 17 de noviembre de 1917, ha realizado algunas en dirección al puente metálico sobre el Oria, sin haber llegado hasta el mismo por falta de recursos; que parte de la rampa, que figura en el primitivo proyecto ha sido suprimida, habiendo sido rellenada para acceder a los deseos de los pescadores de construir, en dicho trozo, un edificio de nueva planta, destinado a la Cofradía de pescadores con Escuela de Pesca, proyecto que se haya en vías de inmediata realización y que, en vista de las dificultades económicas con que este Ayuntamiento lucha, desiste de la realización de las restantes obras que figuran expuestas en la expresada concesión.

Ruego a V.E. se digne conceder una nueva prórroga para continuar las obras hasta alcanzar el puente de hierro del Oria, y tener a este Ayuntamiento eximido para la ejecución de las restantes obras, que figuran en el primitivo proyecto, ante la imposibilidad de tener recursos para realizarlas²¹.

Pero el Ayuntamiento no se liberó de la obligación de atender al mantenimiento de los muelles, en detrimento, lógicamente, de su débil economía.

Dos años después se trató de la impermeabilidad en el muelle frente a la Cofradía. En este sentido, el alcalde manifestó que el medio más económico para corregirla, según datos obtenidos, era el del embreado, para cuyo objeto “el Cabo de Camineros había prometido que se conseguirían de la Diputación el material y los instrumentos necesarios, por lo cual se estaba preparando el firme, para cuya mejor consolidación el Ayuntamiento de Zarautz ha prometido la cesión de su apisonadora”²².

Según consta, el 17 de febrero de 1927, una parte del muelle amenazaba ruina. El ingeniero Sr. Pagola junto con el Sr. Bizcarrondo, ingeniero de la Diputación, tras examinarla detenidamente, manifestaron que no existía peligro de desmoronamiento, y propusieron hacer los arreglos siguientes: “desescombrar la tierra inmediata al muro y hacer un pedraplenado para elevar su nivelación hasta evitar el rebase de la marea, y cerrar bien todas las grietas para evitar la penetración del agua”, y que, estas obras, dado su interés, debían ser realizadas por la Administración, ante la imposibilidad de hacerlas por subasta²³.

El alcalde acudió a Madrid para solicitar que el Estado se hiciera cargo de la reparación de la parte del muelle que amenazaba ruina. Así mismo, el Sr. Arín se interesó por las, al parecer, favorables impresiones obtenidas. La contestación fue “que eso [dependía] de la Jefatura de Obras Públicas, y que recomendará al Sr. Freigero no lo deje de la mano en Madrid, sin perjuicio de trabajar con la Excma. Diputación de Guipúzcoa, en la visita que tienen prometida para hacerse con cargo a las necesidades de los pueblos”²⁴.

19. *Ibidem*, fol. 17.

20. *Ibidem*, fol. 15.

21. ASPG: CR 291.

22. AMO: Actas municipales, libro 34, fol. 99 vº.

23. *Ibidem*, fol. 130.

24. *Ibidem*, fol. 193.

Transcurridos 7 años, en sesión ordinaria del 14 de julio de 1934, se trató del estado del muelle frente a la Casa Consistorial –de inminente ruina–. El ingeniero Sr. Pagola, tras varias conversaciones con el alcalde sobre el asunto, manifestó que no se atrevía a tomar ninguna decisión sobre su reconstrucción por las pésimas condiciones del terreno. A la espera de un estudio y posibles obras, el alcalde consideró “que, a su juicio, debían desmontarse los sillares que coronan el muelle, y retirarlos a sitio seguro, ya que, en caso de su desmoronamiento, caerían al cauce de la ría, y su extracción sería muchísimo más costosa”. El Ayuntamiento por unanimidad decidió llevarlo a cabo²⁵.

Un año después, el Ayuntamiento solicitó un préstamo, calculándose que harían falta 12.000 pts. para la alcantarilla del dique y el asfaltado del muelle. Por esta razón, se limitó el proyecto a la zona A, “que era la de mejor acceso a los vapores de pesca, y la más utilizada en las labores de clasificación de pescado[...]”²⁶.

A finales de 1935, el Ayuntamiento no podía atender a los gastos de conservación de los muelles por él construidos con gran sacrificio, y consiguiente debilitamiento de las arcas municipales.

En esas circunstancias, se planteó al Ingeniero Jefe del Grupo de Puertos de Gipuzkoa las condiciones necesarias para revertir al Estado la propiedad de los mismos, y eximirse de esta carga cuya respuesta fue:

Que le parecía elemental, para que el Estado pudiera acceder a ello, que apareciera en el expediente la nota favorable de que los pescadores de esta Villa contribuyen con el impuesto sobre la venta de pescado, que el Estado tiene acordado exigir precisamente para poder atender a estas obras, que, por otra parte, los pescadores de esta Villa se encuentran en mala postura para abonar dicho impuesto, porque la Federación de Cofradías de Guipúzcoa tiene acordado oponerse al citado abono por entender que el tal impuesto corresponde a los compradores [...]”²⁷.

Para obviar este inconveniente, el alcalde, Juan Ercilla, propuso que el Ayuntamiento garantizara el mencionado abono, sin perjuicio de encargarse él, a su vez, de cobrarlo a quien correspondiera; propuesta que fue aprobada por unanimidad²⁸.

El 23 de abril de 1936, el alcalde, en cumplimiento de lo acordado, envió una carta al Director General de Obras Hidráulicas y de Puertos, en los siguientes términos:

Que este Ayuntamiento, en virtud de concesión al mismo otorgada por R.O. de 17 de Noviembre de 1917, tiene construidos unos muelles, de extensión de doscientos metros; cuyas obras tuvieron por objeto mejorar las condiciones de atraque de las embarcaciones pesqueras y facilitar la descarga de las mismas.

Dicha obra, que más que al Ayuntamiento correspondía ejecutar al Estado, ha constituido para este Ayuntamiento, de vecindario tan reducido como el de los dos mil habitantes que cuenta, un esfuerzo económico tan grande, que continuamente se ve precisado, desde que la llevó a cabo, a recurrir continuamente a operaciones de crédito a grandes plazos para poder atender a otras necesidades de carácter eminentemente municipal e imprescindible ejecución [...].

En estas condiciones e imposibilitado este Ayuntamiento para seguir atendiendo a la conservación de dichos muelles, por un lado, y teniendo presente, por otro, que los más elementales principios de Policía exigen que todo lo referente al Puerto y Muelles dependen de una misma Corporación, evitando así la dualidad hoy existente en este Puerto, en que las obras de mejora de la barra son costeadas por el Estado y los muelles de atraque propiedad del Ayuntamiento; éste tiene acordado ofrecer al Estado dicha propiedad de los Muelles, con el fin de que se haga cargo de su conservación, para hacer efectivo el abono del impuesto sobre la pesca.

SUPLICA: Que previos los asesoramientos que sean de rigor acuerde aceptar el ofrecimiento que por la presente hago, en nombre de este Ayuntamiento, de la propiedad de dichos muelles de atraque, atendiendo en lo sucesivo a su conservación, para lo cual se compromete a abonar el impuesto sobre la pesca²⁹.

Un mes después, en apoyo a esta reivindicación, el ingeniero Ramón Iribarren, en un escrito dirigido al citado director, expuso:

25. *Ibidem*, libro 36, fol. 38 vº.

26. *Ibidem*, fol. 123 vº.

27. *Ibidem*, fol. 169 vº.

28. *Ibidem*.

29. Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares (AGA): 1936.

A esta carga inicial, difícilmente soportable, por el exiguo presupuesto municipal, ha venido a sumarse el pequeño pero constante gasto que supone la conservación de los muelles que por no haber podido ser atendidos debidamente se encuentran en un estado que deja bastante que desear.

Por estas causas, y para asegurar el servicio del puerto pesquero, cuyas obras de encauzamiento de la ría y de su desembocadura han sido ejecutadas por el Estado, sería muy conveniente que se aceptase el ofrecimiento del Ayuntamiento pasando los muelles a ser propiedad del Estado, quien se encargaría de su debida conservación, y cuya cooperación se compromete el Ayuntamiento a abonar el impuesto sobre la pesca³⁰.

El 18 de junio de 1936, (P/H.) la Dirección General de Obras Públicas y Puertos – Sección de Puertos – Negociado de Puertos Pesqueros y de Refugio se dirigía al Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de Gipuzkoa y de Navarra en estos términos:

Vista la instancia elevada a este Centro por el Alcalde Presidente del Ayuntamiento de la Villa de Orio, en solicitud de que el Estado se haga cargo de los muelles.

Resultando que el expresado Ayuntamiento, en virtud de concesión otorgada al mismo, por R.O. de 17 de Noviembre de 1.917, ha construido unos muelles, cuyas obras tuvieron por objeto mejorar las condiciones de atraque de las embarcaciones pesqueras y facilitar la carga y descarga de las mismas.

Resultando que el Ayuntamiento une a su instancia certificación acreditativa de haber acordado ofrecer al Estado la propiedad de dichos muelles, sin otra compensación ni gravamen que el de su conservación, comprometiéndose por otra parte, a garantizar el abono del importe del impuesto establecido sobre la venta de pescado, encargándose dicho Ayuntamiento de cobrarlo de quien corresponda, bien sea de los vendedores o de los compradores.

Considerando que el Estado ha realizado ya, por su parte, las obras de encauzamiento de la ría y desembocadura de la misma y que, siendo favorables los informes del Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Guipúzcoa y de la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia, no existe inconveniente en que los muelles construidos en el puerto de Orio por el Ayuntamiento, pasen a ser propiedad del Estado para su conservación, a fin de asegurar el servicio total del puerto pesquero, y estimando, además, conveniente la aceptación del compromiso que el mencionado Ayuntamiento suscriba acerca del abono del impuesto vigente sobre la pesca, en la forma y condiciones que la certificación expedida por dicho Ayuntamiento acredita.

Este Ministerio ha resuelto: aceptar la oferta de referencia, debiendo la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa y Navarra, de acuerdo con la representación legal del Ayuntamiento de Orio, acceder a hacerse cargo de los expresados muelles, cuya observación pasará a depender del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, levantándose acta por cuadruplicado³¹.

Transcurridos casi 30 años, aún no se había resuelto el deficiente estado del muelle. El *Proyecto de construcción del nuevo muelle del Puerto de Orio*, redactado por el ingeniero R. Iribarren en 1963, y cuya liquidación fue elaborada por el ingeniero M. Santos Saralegui, consistía en “la construcción del antiguo con una estructura que garantizara su permanencia en 125 m, arrancando del puente de la carretera sobre el río, y el recrecido de la coronación del resto”³².

Para concluir, es de destacar cómo en este nuevo proyecto se vuelve a mencionar la prolongación del muelle planteada en 1917. Según consta “es aspiración del pueblo de Orio prolongar el muelle aguas arriba hasta el puente, [...] además, esta zona estaba incluida en antiguos proyectos, que, por diversas causas, no se realizaron”³³

1.1. Instalaciones portuarias y servicios varios

En 1914 el puerto de Orio disponía de:

- Un canal de entrada con un calado mínimo de 3 m, excepto en la zona de entrada.
- Un área de fondeo con una superficie aproximada de 18.000 m² con calado de 3,5 m.
- Un muelle de atraque y aprovisionamiento de 240 m de longitud y cota de coronación + 5,50.

30. *Ibidem*.

31. AMO: Actas municipales, libro 36, fol.190.

32. ASPG: CN 54.

33. *Ibidem*.

- Una zona de abastecimiento al barco con suministro de combustible y agua.
- Un varadero con 2 rampas de 100 m y 7% de pendiente con capacidad nominal de 150 tn.
- Cofradía de pescadores San Nicolás.
- Casa del Mar³⁴.

En sesión ordinaria del 12 de febrero de 1919, se debatió sobre la petición hecha por la Cofradía de Mareantes para construir un pabellón destinado a la venta de pescado, y se acordó “que la renta del terreno solicitado, puesto que se trata de una cosa beneficiosa para todo el pueblo, será de 0,25 pts. por metro cuadrado y año”³⁵.

En los años treinta, 6 de mayo de 1931, con el fin de cubrir las necesidades de los vapores, se comunicó una instancia del alcalde, Lino Solaberrieta y otros, en la que solicitaban la construcción de un lavadero en el puerto, bajo el Pórtico, “en sustitución del que ahora tienen en las proximidades, cuando éste sea desmontado, como se proyecta, por los inconvenientes que, de no hacerlo así, les supondría”³⁶.

La Corporación acordó por unanimidad que se hiciera así. La construcción consistía en colocar bajo el Pórtico cuatro o cinco piedras con depósitos de agua, y el Alcalde planteó “que sería muy conveniente hacer en el mismo paraje y sobre dicho lavadero un depósito regulador, que al mismo tiempo de servir para dicho lavadero, abasteciera también la red del muelle, a fin de que la toma de agua que hagan los vapores se independice del servicio a domicilio, para evitar interrupciones en el mismo”³⁷.

A primeros de octubre de 1932, Tiburcio Aróstegui solicitó al Ayuntamiento autorización para colocar una maquinilla que posibilitara a los vapores subir a la rampa varadero, y arreglar una parte pequeña de la misma para facilitar esta operación. “La maquinilla fue instalada un mes después, imponiendo, por parte del Ayuntamiento, una tasa de cinco pesetas por cada vez que se hiciera uso en la subida de las embarcaciones”³⁸.

A instancia del Ayuntamiento y de la Cofradía de Pescadores, con autorización de la Dirección de Puertos, fechado el 27 de febrero de 1935, el Ingeniero Director del Grupo de Puertos, Ramón Iribarren, procedió a efectuar el *Proyecto de estrechamiento y mejora de la barra*, previos estudios y observaciones, que se basaban en las causas del transporte de arenas de este a oeste en la desembocadura de la ría o barra.

En opinión del citado ingeniero, el puerto de Orio, como todos los que se dedicaban a la pesca costera, necesitaba disponer, cuando menos, de una grúa fija de mano de 6 toneladas de potencia, que permitiera el desmonte y montaje de las calderas o motores de los barcos pesqueros, para lo cual redactó el *Proyecto de adquisición por concurso de una grúa fija de mano de 6 toneladas de potencia con destino al puerto de Orio*³⁹.

En junio de 1936, se comunicó que había sido aprobado técnicamente el *Proyecto de estrechamiento y mejora de la barra*, y, asimismo, que la Dirección de Puertos había concedido el expediente para la instalación de una grúa de 6 toneladas⁴⁰.

1.1.1. El alumbrado en el puerto de Orio: servicio “incondicional”

A comienzos del siglo XX, las condiciones de alumbrado en el puerto de Orio, tanto en los muelles como en la barra, seguían siendo muy deficitarias. Esto suponía un alto riesgo para la salida y entrada de las embarcaciones en determinadas horas, agravado, evidentemente, por la pésima situación de la barra.

34. AMO: C-3. 1914.

35. AMO: Actas municipales, libro 32.

36. *Ibidem*, libro 35.

37. *Ibidem*.

38. *Ibidem*.

39. ASPG: CN 76.

40. AMO: Actas municipales, libro 36, fol. 187.

El contratista Ramón Arrizabalaga comenzó a suministrar el alumbrado público a la villa de Orio el 1 de enero de 1903, y el Ayuntamiento le autorizó a traspasar a la Compañía Hidro - Electra de Zubieta a Zarautz los derechos y obligaciones de éste. Consecuentemente, a partir de esa fecha, el suministro de alumbrado público quedó a cargo de la mencionada Compañía.

En 1905 figura una instancia suscrita, y presentada por varios pescadores y labradores de Orio, en la que solicitan al Ayuntamiento "que se obligue a la Compañía Hidro-Electra de Zubieta a Zarautz a que coloque alambres forrados en la línea eléctrica desde el caserío *Lizargarate* hasta la orilla izquierda de la ría Oria, o, en defecto, aparatos de seguridad en todos los caminos y ría de dicho trayecto (un kilómetro aproximadamente), por hallarse muy peligroso con cables desnudos para los muchísimos transeúntes que atraviesan dichos caminos y ría Oria"⁴¹.

Es obvio que la falta de luz en la barra era de máxima gravedad. En este sentido, con fecha 6 de marzo de 1914, el Ayuntamiento de Orio acordó "colocar 4 focos de luz eléctrica en la entrada de la barra, los postes necesarios sobre las rocas de la orilla izquierda de la ría de Oria, jurisdicción de Marina, y la construcción de una Escollera de piedra cerca de la barra para que desapareciera la arena acumulada en un recodo de la misma", cuyas obras fueron solicitadas al Sr. Comandante de Marina de Gipuzkoa⁴².

Ante esas circunstancias, ese mismo año, el Ayuntamiento y la Cofradía de Pescadores hicieron un verdadero sacrificio para colocar algunas "luces de enfilación" que aminoraran el peligro constante que ofrecía la barra, pero estas medidas no fueron suficientes.

Evidentemente, la falta de alumbrado fue una constante durante años. En este sentido, en los años 20 se volvió a plantear el problema de la falta de luz, cuyas frecuentes averías estaban relacionadas con los efectos producidos por los temporales del Cantábrico, que azotaban a ambos lados de la entrada del puerto, donde estaban instalados los postes.

Así, el 27 de noviembre de 1923, previa convocatoria del Sr. Alcalde Agustín Recondo, se reunieron en la Sala Consistorial los patrones de pesca. El objetivo de la reunión era tratar de buscar una fórmula para evitar la falta de luz en la barra, considerando como mejor solución "que los mismos patrones se encarguen de participar al encargado electricista siempre que observen la falta de luz, y de conducir en lancha al mismo lugar de la avería para que corrija el defecto observado, y que una vez hecho esto, quede encargado de dicho menester otro patrón"⁴³.

Así mismo, en mayo de 1924, el Ayuntamiento, ante las constantes y continuas averías que se producían en el alumbrado de la barra por la facilidad de fundirse las bombillas, y ocasionando, consecuentemente, un gasto exagerado, acordó "oficiar a la Cofradía y al grupo de pescadores fuera de ella, para que vean la manera de contribuir a los gastos de material de dicho alumbrado"⁴⁴.

A finales de 1925, con fecha 17 de diciembre, en la villa de Usurbil se aprobó por unanimidad:

Que haciendo uso de la facultad reconocida en los artículos 170 y 179 del Estatuto Municipal, se declara la oportunidad y la conveniencia de constituir una Mancomunidad de los Ayuntamientos de Usurbil, Orio y Aia para municipalizar con momopolio el servicio de suministro de luz eléctrica, tanto para los servicios públicos como para el consumo particular, dentro de los términos municipales de dichos tres pueblos⁴⁵.

A partir de 1926 surgieron problemas con Hidro-Electra de Zubieta a Zarautz. Esta Compañía no había suministrado luz a la barra durante 1925, e incluso en el alumbrado público, habiendo presentado –comenta el Ayuntamiento– las facturas correspondientes a dicho año.

Entre 1925 y 1934, el Ayuntamiento de Orio contrajo una deuda de 44.675,62 pts., debida al consumo de luz durante esos años, más los intereses correspondientes; debiendo advertirse que en la factura se había reducido el importe de un trimestre del consumo de energía eléctrica en la barra, de acuerdo con el dictamen del ingeniero José Joaquín Arín Recondo, de fecha 20 de enero de 1935⁴⁶.

41. *Ibidem*, libro 31, fol. 104.

42. AMO: C-101. 10.

43. AMO: C-101.16 .

44. AMO: Actas municipales, libro 34, fol. 9.

45. *Ibidem*, fol. 79 vº.

46. AMO: Actas municipales, libro 36, fol.113.

Don Julio Gutierrez Ozcariz, Procurador de los Tribunales, en base a los antecedentes habidos, propuso que la Corporación Municipal de Orio realizara gestiones para conseguir que la mencionada entidad "condone al Ayuntamiento de Orio, en la cantidad mayor posible, el pago de su factura de 30 de junio de 1935"⁴⁷.

Consta que, el 31 de enero de 1936, la citada Compañía comunicó al Ayuntamiento de Orio la rescisión del contrato.

2. LA ACTIVIDAD PESQUERA: GRAN RETO ANTE LAS ADVERSAS CONDICIONES DEL PUERTO DE ORIO

Orio desde tiempos antiguos matriculó una importante flota de pesca, pero los problemas de acceso y calado dificultaron enormemente su mantenimiento; condiciones pésimas, que persistían a comienzos del siglo XX, causando un grave riesgo para las embarcaciones.

El 13 de abril de 1903, Juan Sagarna, alcalde de Orio, en representación de la Corporación Municipal y en nombre de la Cofradía de Pescadores, envió el siguiente escrito a la Diputación Provincial.

En el largo transcurso de cerca de tres siglos, la fuerza de la mar ha deshecho parte de la antigua muralla tirando y desparramando las grandes piedras sillares que en una extensión de unos 400 metros de largo por 10 de ancho fueron colocadas formando la base o cimientos de la misma, y como a consecuencia de ello toman las corrientes distintas direcciones y se forman grandes bancos de arena, cierran éstos la entrada o barra siendo por lo tanto muy difícil la salida y entrada de las embarcaciones aun menores de porte por ella.

Hasta hace unos veinte años apenas se dedicaban una docena de hombres en esta villa a la industria de la pesca en la mar, pero ahora que esta industria deja grandes rendimientos, y que el mejor punto de la costa Cantábrica para la pesca de la sardina y anchoa es la desembocadura de esta ría Oria, a donde acuden casi todos los pescadores de otros puertos, se dedican, en la actualidad, en esta villa unos 100 hombres, a dicha industria cada día en aumento, y además entran cada vez más barcos con carbón para las fábricas que existen en la localidad pero como la entrada de la barra es tan peligrosa casi de continuo por los motivos que quedan expuestos, las vidas de los 100 hombres peligran cada vez que salen y entran por ella⁴⁸.

Transcurrido un año, el Ayuntamiento de Orio, insistiendo en la urgencia de la mejora de la barra, aportó los siguientes datos:

Que por el motivo de hallarse en mal estado y muy peligrosa la barra del puerto, han construido los mismos pescadores y otros vecinos en prestación personal una escollera ó vía de unos 180 metros de largo como preparatorio para proseguir luego los trabajos de elevación de la indicada escollera, pero como para llevar á efecto dicha obra y mejorar la barra del puerto se necesitan recursos, calculan que con la cantidad de 22.000 pts. aportadas el 50% por la Exma. Diputación, y el otro 50% entre la villa y Cofradía de Mareantes como anteriormente, se podría ejecutar dicha obra.

Que para garantía ó autorización del 50% de dicha cantidad que en concepto de préstamo debería contratarse como anteriormente con la Caja de Ahorros Povicinal, la Cofradía de Mareantes pondría de fianza la Casa de la misma que vale más de 8.000 pesetas al Ayuntamiento, más el 3% del importe de la pesca que saquen todos los pescadores del puerto, y éste, a su vez, el importe de los Arbitrios Municipales de la villa á la Caja de Ahorros, y cuyo préstamo del 50% podrá ser amortizable en 20 años.

Que con la ejecución de la incluida obra y mejora de la barra de este puerto, podrían las embarcaciones atravesarla con alguna seguridad sin exponerse á perder la vida un ciento de hombres que pasan por ella ahora con grande riesgo con sus 10 vapores de pesca y unas 60 traineras y lanchas que existen en este puerto, y que por este motivo quedan en este puerto los pescadores sin poder salir a la mar meses enteros, mientras que los del puerto de Guetaria y otros salen todos los días⁴⁹.

En 1913, la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa solicitó al Ministro de Fomento la realización de *un Estudio de las obras de mejora de la barra* –petición hecha, una vez más, atendiendo a los ruegos de la Cofradía de Mareantes de la Villa–.

47. AMO: C-30. 16.

48. AMO: C-30. 67

49. AMO: Actas municipales, libro 31.

Un año después, la Corporación Municipal suplicó al Ministro de Fomento que ordenara a la Jefatura de Obras Públicas Provincial la elaboración del presupuesto y ejecución de las obras de mejora del puerto. Con este objetivo, Antonio Mutiozabal, alcalde de Orio, le envió una carta, que por su gran interés, se ha transcrito íntegramente:

Excmo. Sr. Ministro de Fomento. El que suscribe, Alcalde Presidente del Ilustre Ayuntamiento de San Nicolás de Orio (Guipúzcoa), en nombre y representación del mismo, a Vd. con el mayor respeto y consideración expone:

Que la peligrosísima barra del río Oria, rémora constante para el desarrollo y florecimiento de esta villa, la que siempre tropieza para su desenvolvimiento con este escollo, salvado gracias al esfuerzo tenaz de sus hijos, reputados todos ellos desde tiempos antiguos, no sólo como los marineros y pescadores mas avezados en sus tareas, sino como especialistas en obras hidráulicas y en construcciones navales y de anclas, obligan a esta Corporación a llamar la atención de Vd. sobre la necesidad imprescindible que existe de que en este puerto se acometan las obras de mejoramiento de dicha barra estudiando la playa y embocadura del río, evitando de este modo la gravedad de lo que viene ocurriendo, la poca seguridad que tiene la vida de estos pescadores, como sucedió últimamente el día 23 de Mayo anterior, en cuya fecha estuvo a punto de naufragar la lancha a vapor de pesca *Perlacho* de San Sebastián, no pereciendo toda la tripulación por el auxilio que con grandísimo peligro prestaron los marinos de este puerto. Últimamente el Ayuntamiento de esta villa y la Cofradía de Mareantes de San Nicolás haciendo un verdadero sacrificio han colocado algunas luces de enfilación para aminorar el peligro constante que ofrece la barra, pero estas medidas no son suficientes.

Como dato importantísimo para comprender la necesidad de las obras que se pretenden, debo hacer presente que consta esta villa de 13 vapores de pesca y 100 embarcaciones a vela, dedicadas todas ellas a la pesca, y el desarrollo industrial lo prueba el que en los últimos cinco años ha sido de 1.055.280 pesetas 37 céntimos el movimiento industrial producido por la pesca de red, realizada en los cuatro meses de verano, única época del año en que puede realizarse la pesca por las malísimas condiciones de la barra, y la de anzuelo en el mismo plazo y condiciones ha sido de 500.325 pesetas, en el mismo plazo y en cuya proporción han contribuido a las cargas generales del Estado y Provincia.

Pues bien, Excmo. Sr., a pesar de este movimiento, Orio es el único puerto de Guipúzcoa que no ha recibido todavía por parte del Estado favor ni ayuda alguna, pues las pequeñas obras realizadas, lo han sido con fondos de la Excmo. Diputación, de este Ayuntamiento, de la Cofradía de Mareantes, y de su inolvidable Párroco D. Juan Antonio Macazaga (q.e.p.d.) que costeó algunas de su peculio particular.

La barra es tan peligrosísima que no obstante, la habilidad de los hijos de Orio, pocos son los habitantes que puedan decir que no han naufragado varias veces; y en cuanto en el Cantábrico se inicia la menor perturbación, queda cerrada la barra, y cuando las embarcaciones son sorprendidas fuera de ella, ninguna se atreve a refugiarse en esta hermosa ría, sin exponerse a una catástrofe como viene ocurriendo tristemente repetidas veces; y si esto es sensible, en el presente caso, lo es mucho más, porque según la opinión de los inteligentes con los cimientos con que se cuenta, el Estado con un presupuesto relativamente reducido, podría mejorar las condiciones de entrada de este puerto contribuyendo de este modo además del desarrollo industrial del mismo a salvar la vida de muchos de sus hijos.

Por todas estas razones, de verdadera humanidad, porque el puerto de Orio contribuye a las cargas del Estado en mayor proporción que la mayoría de las de España, más favorecidas por la suerte, y evocando los recuerdos históricos de esta villa y de su río, donde hasta hace no más que medio siglo se construyeron embarcaciones para la Real Armada y la Marina Mercante, y las renombradas anclas para las escuadras de España y Francia, etc. es por lo que acuden a Vd. [en]

Súplica de que teniendo en cuenta todas estas consideraciones, sea favorablemente acogida la presente petición, y en su consecuencia disponer que por ese Ministerio del digno cargo de Vd. se ordene a la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia que por los Ingenieros de la misma se proceda con toda rapidez a formular y redactar el oportuno proyecto de las obras necesarias a realizar en este puerto, y una vez aprobado que sea el mismo, que se proceda a su ejecución, consignando al efecto en los presupuestos del Estado la cantidad necesaria en una o varias anualidades, con lo que le quedarán eternamente agradecidos todos sus habitantes, y perdurará el nombre de Vd. en esta villa.

Justicia que espera obtener de la reconocida rectitud de Vd. cuya vida guarde Dios muchos años.

Orio, 20 de Junio de 1914⁵⁰

Antonio Mutiozabal

50. AMO: C-108. 19.

2.1. Puerto de Interés General y de Refugio: favorecer la industria pesquera y de pequeño cabotaje

A finales de 1915, los senadores Calbetón y Rengifo presentaron una proposición de ley en el Senado para que se declarara a Orio *Puerto de Interés General y de Refugio*, ya que obtener este título facilitaría, muy considerablemente, la puesta en marcha de las obras de mejora del puerto.

La respuesta del Ayuntamiento de Orio a dicha propuesta fue inmediata, ya que, transcurridas 24 horas, el alcalde de Orio envió una carta al Ministro de Marina, en la que, entre otras razones, expresaba las siguientes:

[...] que desde hace bastantes años la Corporación de mi Presidencia viene solicitando de los Poderes públicos el que se realicen en este puerto determinadas obras de pequeña consideración, relativamente, que mejoren las condiciones de la barra del mismo.

[...] que para que las obras que constituyen el proyecto redactado por el Ingeniero de Obras públicas de esta Provincia se realicen, no es necesario la declaración a favor de este puerto, de Interés General y de Refugio siempre que V.E. le preste su valioso y decidido apoyo en cuestión tan trascendental y grave.

Existe una ley de fecha 30 de Diciembre de 1912, por la que se ordenó el inmediato estudio e implantación de uno o varios Observatorios Meteorológicos que interesen a los pescadores en las Costas N. y N.O. de España.

Pues bien Excmo. Sr., el artículo 2º de la misma dice lo siguiente: El Ministro de Marina determinará con urgencia los puntos que reúnan mejores condiciones de pesca en caso de mal tiempo y por el de Fomento se dispondrá las obras y habilitaciones necesarias en ellos y en los puertos existentes, para dotarlos de cuanto requiere un puerto de refugio para esta clase de embarcaciones, estableciendo en todos, servicio de vapores guarda-pesca y de auxilio, y los demás medios de salvamento.

[...] para que V.E., apoyado en la citada ley, tenga a bien el proponer al Consejo de los Srs. Ministros se declare el puerto de Orio, puerto de refugio de pescadores, será ésta la condición esencial y única que nos falta, para que por el Ministerio de Fomento se puedan llegar a realizar las obras que comprende el proyecto que hemos mencionado⁵¹.

Según un dictamen emitido por la Sección 3ª del Consejo de Obras Públicas sobre el *Proyecto de mejora del puerto de refugio para pescadores de Orio*, en sesión celebrada el día 10 de junio de 1918 por este Consejo en el pleno, se aprobó por unanimidad la siguiente moción:

La justificada tendencia de la Administración española a favorecer la industria pesquera y de pequeño cabotaje es causa del desarrollo creciente de las iniciativas oficiales y particulares respecto de la construcción de puertos de refugio de pescadores, que han tomado gran incremento desde que se promulgó la Ley de 30 de Diciembre de 1912, la cual confía al Ministerio de Fomento disponer lo relativo a las obras y habilitaciones necesarias a aquellos puertos, así como a los existentes para dotarlos de cuanto requiera un puerto de refugio para embarcaciones de pesca y el establecimiento de los medios de salvamento adecuados⁵².

Este optimismo era muy razonable ya que las gestiones del Sr. Calbetón, Ministro de Hacienda, hicieron posible que, por Real Orden de 24 de Febrero de 1919, se declarara a Orio *Puerto de Interés General y de Refugio* y, consiguientemente, fuera adicionado a la relación formada con arreglo a la Ley de 30 de Diciembre de 1912⁵³.

Pero el puerto, que había tenido carácter local hasta ser declarado de refugio, debía hacer frente a todos los gastos de su conservación, fundamentalmente, con la colaboración del Ayuntamiento, de la Cofradía de Pescadores e, incluso, de los propios vecinos.

Evidentemente, no se habían podido ejecutar las obras necesarias –siempre de coste muy elevado– para conservar y mejorar las condiciones de la entrada de las embarcaciones en la ría.

Por lo tanto, si se consigue “que el emplazamiento de la barra sea fijo, siempre que ésta tenga el calado necesario para la navegación, y que se pueda atravesar en todo momento, se habrá resuelto el problema del acceso a la ría”⁵⁴.

51. ASPG: CR, 92.

52. *Ibidem*.

53. *Ibidem*.

54. ASPG: Caja 1, doc. 3.

En este sentido, el ingeniero Francisco Luariz Ayardi redactó el *Proyecto de Mejora del Puerto de Orio*, que había sido aprobado por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 11 de Marzo de 1919. Se proyectaba el recrecimiento del dique de encauzamiento de escollera, cuya insuficiente altura de sección, al menor movimiento del mar, provocaba que las arenas se introdujeran en la ría⁵⁵.

El recrecimiento partió del antiguo dique, utilizando el emplazamiento del trozo desaparecido, y prolongando la parte nueva en una longitud de 207m, para que la limpia que se producía en la vaciante fuera lo más eficaz posible; lo que, en definitiva, daba lugar a la fijación de la barra.

En 1922, “el puerto de Orio era el llamado a ser el verdadero puerto de pesca de Gipuzkoa”, según consta en la siguiente carta de súplica, dirigida a la Diputación por la Cofradía de Mareantes y el Ayuntamiento de Orio, ante el temor de que no hubiera contratista que se presentara a la puja del aprobado *Proyecto reformado del recrecimiento del nuevo dique*, evitando, así, que ésta quedara desierta, y, en consecuencia, que esta institución pudiera presentarse a la subasta.

Hace ya unos 300 años que los oriotarras sienten verdaderas ansias de ver mejorada la entrada de su puerto, comprendiendo que las márgenes del río más caudaloso de Guipúzcoa, navegable al mismo tiempo en seis o siete kilómetros, pudieron servir a la intensificación y desarrollo de la industria y comercio, y cuando menos ser un excelente puerto de pesca, pues es de notar a este respecto, que la desembocadura del Oria, precisamente por su hermoso cauce es el punto donde siempre ha sido más abundante la pesca de anchoa y especialmente de sardina, de la que aún, hoy en día, se recoge mayor cantidad que en todos los demás puertos de la provincia juntos, y por su equidistancia a las tres capitales hermanas gracias a los ferrocarriles secundarios, es el llamado a ser el verdadero puerto de pesca de Guipúzcoa [...]

SUPLICAN: que al igual que lo ha hecho la Excm. Diputación de Vizcaya recientemente en las de varios de sus puertos, acuerde declararse parte en la referida subasta, presentando una proposición con el exclusivo objeto de evitar que quede la misma desierta [...]⁵⁶.

2.2. De la pesca artesanal a la tecnología

2.2.1. La trainera: la fuerza de los brazos

De los datos aportados por el Ayuntamiento de Orio en 1904, ya mencionados, existían en el puerto 10 vapores de pesca y unas 60 traineras y lanchas, que no podían salir a la mar durante meses, mientras que los de Getaria y otros salían todos los días. Además, la trainera proporcionaba una autonomía pesquera de pocas horas diarias.

En palabras de Iñaki Martín Bermejo, hasta 1915, aproximadamente, en Orio, el patrón y la tripulación pilotaban la trainera a la vista de la tierra conocida, y pescaban *sarian* y *maian* mediante un conocimiento pesquero horizontal y compartido. Cada patrón, en barcos similares, obtenía una diferente autonomía pesquera según sus hábitos y costumbres de pesca⁵⁷.

La horizontalidad incluía la habilidad para localizar el cardumen, “que consistía en avistar a los bancos leyendo antes las señales del mar y el comportamiento que tienen los peces, aves, delfines y los cetáceos sobre la superficie del agua”⁵⁸.

A través de las marcas de tierra y de las indicaciones del *señero –atalayero–*, las traineras podían localizar los caladeros, a los que el patrón, dentro de sus funciones, tenía que guiarlas.

Pescar desde dos traineras originó la pesquería *konpañian* –unirse por parejas–. Rubio-Ardanz la engloba dentro de una pesca artesanal, que se desarrolló en los años veinte, cuando Ramón Solaberrieta –informante pincipal– tenía 16 años⁵⁹.

Dos embarcaciones pescan juntas, como por ejemplo la pareja formada por el *San Juan* y el *Santa María*, con el fin de obtener mejores resultados. Se recurre a esta técnica sencilla en la que dos traineras maniobran con la red atada por babor en una y por estribor en la otra.

55. El Ayuntamiento con ayuda de la Diputación de Gipuzkoa construyó hace muchos años un dique de encauzamiento de escollera en la margen derecha de la ría, obra con la que facilitó extraordinariamente el ingreso en el puerto por falta de conservación. *Ibidem*.

56. AMO: C-1.1.

57. MARTÍN BERMEJO, Iñaki: “El pescador actual, la tecnología y la gestión de los recursos pesqueros: extrapolando el caso de Orio”, *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 25, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2003, pág. 61.

58. *Ibidem*.

59. RUBIO-ARDANAZ, Juan A.: “Diferentes etapas en la configuración de la práctica pesquera en Orio (Gipuzkoa). Ramón Solaberrieta”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 511-529.

Ramón Solaberrieta informa sobre las características de una forma de pesca artesanal en Orio. Según describe, el trabajo de la pesca estaba ordenado, y se mostraba con un carácter disciplinado, donde la Iglesia realizaba, en parte, dicha función. “No se salía a la mar sin que antes se realizasen las obligaciones religiosas”.

Se salía a pescar habitualmente al día. Por ejemplo, se frecuentaban lugares como Pasaia. Deba, Hondarribia y Lekeitio, a donde se iba a remo y vela. Las embarcaciones navegaban siempre “pegadas a la costa”... La red se largaba generalmente entre tres personas, calculando el fondo con una sonda, siendo la anchoa (*Engraulis encascolus*) una de las principales especies perseguidas [...] ⁶⁰.

Por el día, cuando se pescaba en las aguas de Orio, se recurría a un método comunicativo muy artesanal. Consistía en mandar a un hombre al monte con dos banderas, quien indicaba con su movimiento la posición del pescado que se veía desde lo alto. Las embarcaciones debían maniobrar en función de sus indicaciones. También se sale a menudo de noche “a la ardora”, buscando el resplandor de la anchoa que transluce en la oscuridad⁶¹.

Como vemos, estamos en un período en el que los medios técnicamente todavía están muy lejos de lo que sucederá más adelante. La embarcación presente en el puerto es la trainera y la chalupa bonitera.

Hacia 1916-18 se abandonaron definitivamente las traineras. Iñaki Martín Bermejo, nos introduce la pesca de los *bafore* para realizar las primeras largadas desde el barco. “El *bafore* lo dedicaron al cerco y a la cacea, e incorporaron características nuevas tales como la cubierta y el motor de vapor, ambos aspectos dotaron al patrón de mayor autonomía pesquera, una organización del trabajo y cierta velocidad de llegada al puerto”⁶².

Así, tras este cambio fundamental en la concepción de la pesquería, el patrón se inició en el *navegar portulano* y el pescador se especializó como ojeador, vigía, marinero y guardián del barco, facetas todas ellas que sintetizó el término *proela*⁶³.

2.2.1.2. Las traineras de competición. Estilo de bogar

El hombre de litoral precisó durante toda su historia de la fuerza de sus brazos, complementando la del viento, para acercarse a los caladeros. Y de aquí surgió la pugna entre las lanchas de pesca, origen del deporte lleno de emoción, que son las regatas de traineras. La tripulación de una trainera está formada por trece remeros y un patrón que dirige el rumbo.

Las traineras de pesca continuaron siendo, hasta 1916, las utilizadas en las regatas [...]. Paralelamente, los vapores de pesca arrinconaron definitivamente las embarcaciones de altura movidas a remo.[...]. El diseño de las traineras fue cambiando, aunque se mantuvieron los 12 metros de eslora “clásicos” de la trainera de pesca.

Ya no era el trabajo de cada día bogar hacia los bancos de pesca, lo cual permitía encontrarse en una constante buena forma física. El pescador, aún el de bajura, llevaba una vida errante, dejando el puerto antes del amanecer para una agotadora jornada sin horas ni días, pendiente siempre del tiempo, de las mareas y de los bancos de pesca. Una vez iniciado en el arte de remar el “terrícola” podía ser un buen remero y, poco a poco, fue disminuyendo la proporción de pescadores en las traineras⁶⁴.

Es de destacar que, en 1916, Orio ganó con autoridad las dos tradicionales regatas que se disputaron en La Concha.

2.2.2. El vapor: liberación de la dependencia del viento

Recordamos cómo Orio, en 1914, contaba con 13 vapores de pesca y 100 embarcaciones a vela.

Antes, el barco de vela era una creación divina, como una religión o como un poema; hoy, el barco de vapor es algo continuamente cambiante como la ciencia... una máquina en eterna transformación⁶⁵.

60. No son redes –comparativamente con las que se utilizarán después– de gran tamaño. Se manipulaban y trasladaban frecuentemente puesto que había que ponerlas a secar para evitar que se pudrieran, pues eran de hilo y de algodón, en contrapartida con el nylon que se introducirá más tarde. *Ibidem*, pág. 513.

61. *Ibidem*, pág. 514.

62. MARTÍN BERMEJO, Iñaki: *Op.cit.*, pág. 62.

63. *Ibidem*.

64. *Plan Estratégico del Remo 2003-2007* (pdf), pp.1-2.

65. BAROJA, Pio: *Las inquietudes de Shanti Andía*, 1911, pág. 97.

Rafael Aguirre Franco describe la introducción del primer barco a vapor:

Un hecho decisivo influyó en la introducción del primer barco a vapor y fue la terrible galerna del “Sábado de Goría” de 1878. Ignacio Mercader, de San Sebastián, propietario del vapor de carga “Comerciante”, empieza aquel mismo verano a utilizarlo para remolcar las lanchas de pesca hasta caladeros y darles protección en caso de temporal. Tras un viaje a Inglaterra, encarga a los astilleros de David Allan un casco con cubierta cosida, aparejado de goleta, y con máquina de vapor. Aquel barco, llamado “Mamelená”, comienza a pescar en diciembre de 1879. De esta serie “Mamelená” se construyeron hasta doce barcos consecutivos. El caso de Mercader es excepcional al haber construido vapores especialmente diseñados para la pesca⁶⁶.

Ernesto López Losa aporta los siguientes datos al referirse a las enormes ventajas del vapor sobre las lanchas caleras o traineras. Primero, desaparecía la dependencia del viento; segundo, su capacidad de ofrecer velocidad regular, fundamental a la hora de la pesca del bonito a la cacea, y para perseguir los bancos de sardina o anchoa, sin olvidar –añade– el enorme incremento en la seguridad que supuso el uso de las nuevas embarcaciones⁶⁷.

En Orio, el uso del vapor supuso el primer punto de inflexión cultural respecto a la pesca artesanal, y dio lugar a una concepción de la pesca como una carrera por el dominio tecnológico. El patrón aprendía a manejar tecnología,

a bordo, intentamos cogerle el truco a fuerza de ver cómo pescábamos más con inventos que sin ellos. Empezamos a tener distintos barcos y a poner cosas en el puente para no quedarnos atrás⁶⁸.

Los patrones apoyados por la tecnología perpetraron un nuevo *modus operandi*, que supuso un control paulatino del azar pesquero: fueron capaces de adentrarse en caladeros, entonces ignotos y desconocidos para el pescador de bajura⁶⁹.

Sin embargo, en palabras de Solaberrieta, son momentos en los que a pesar del abundante pescado “no se ganaba”. Añade que “todavía no se ha realizado el cambio tecnológico que procurará una mayor facilidad y efectividad”, en parte gracias, primero, a la introducción del vapor (en los años treinta había al menos 4 o 5 vapores pequeñitos que pescaban con redes de enmalle –pescado que desenmallan 20 o 30 mujeres–) y, después, a la aparición de aparatos electrónicos, cada vez más sofisticados para la detección del pescado⁷⁰.

En contrapartida, comparando la época aún incipiente con las que se vivirán con el paso de los años en Orio, en opinión de Solaberrieta, los adelantos (vapor, electrónica...) harán “que la mar pierda todo su pescado”.

En 1925, cuando Solaberrieta se asocia con Ignacio Manterola –*Txoxolate*– ambos consideran que realizan un gran esfuerzo en comparación con los resultados “andan remando día y noche ... día y noche”, aprovechando el viento en ocasiones [...]

... y ganábamos 250 ptas. a la semana. Había pescao todo lo que querías, día y noche. Chipirón a 2,50 una docena, angula a 1,20 el kilo cocido. Lo llevábamos a San Sebastián y allí al que iba a comprar le dábamos a probar y uh...Así andábamos. ¡No se ganaba nada!⁷¹

Además de la angula (*Anguilla anguilla*) y del chipirón (*Loligo forbesi*) se dedican a especies como la cabra (*Scorpaena corpus*). Se trata de una producción de tipo artesanal en la que se asocian dos pescadores dueños de un pequeño batel y de los aparejos –producción a pequeña escala o pequeña producción de pescado–.

Solaberrieta constató que otros pescaban más y, lógicamente, ganaban más dinero. Eran patrones de traineras que habían faenado en barcos mayores (vapor), y ahora también han ido entrando en el ámbito del gasoil –existencia de pescado considerada abundante⁷²–.

66. AGUIRRE FRANCO, Rafael: *El Cantábrico entre la vela y el vapor. Una cultura común*, Editorial Txertoa, Donostia-San Sebastián, pág. 53.

67. LÓPEZ LOSA, Ernesto: “La pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX)”,

Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pág. 254.

68. RUBIO-ARDANAZ, Juan A.: *Op.cit.*, pág. 513.

69. *Ibidem*.

70. *Ibidem*.

71. *Ibidem*, pág. 514.

72. *Ibidem*, pág. 515.

2.2.3. La industria conservera en Orio en las primeras décadas del siglo XX

Consta documentalmente que en Orio la industria conservera ya estaba en funcionamiento desde principios de siglo. En palabras de J.A. Rubio-Ardanaz “destacan familias italianas venidas de Estados Unidos entre las que sobresalen los Tarantino de origen siciliano, dedicados al sector conservero”.

También cita la participación de las mujeres en la industria conservera y en el ámbito pesquero, –todas encontraban ocupación laboral, añade–, bien cosiendo redes o realizando trabajos como el desmalle del pescado y su preparación para la venta.

Todo pescao recién cogido si se sangraba, [era] mejor. Desemallaban la anchoa en el muelle 30 o 40 [mujeres]. Quitando uno a uno la anchoa, era pescao sangrao; el pescao era mejor. Luego llevaban a Getaria a vender⁷³.

En la segunda década de siglo, en la calle Urtesabel, donde estaban ubicadas dos fábricas de salazón, urgía la construcción de una alcantarilla. Con este objetivo, en sesión ordinaria del 16 de marzo de 1916, se acordó, por unanimidad, la urgencia de su construcción “por estar muy próxima la temporada de la anchoa”⁷⁴.

Según datos aportados por A. Aguirre Sorondo, en Orio ese año había 13 vapores, 2 chalupas a motor y alrededor de 40 barcos a vela, que se dedicaban a la pesca. Así mismo, añade, que había unos 200 pescadores, de una población aproximada de 1.700 habitantes, y tres fábricas-talleres de salazón⁷⁵.

De nuevo, en las Actas Municipales de Orio figura que, el 2 de noviembre de 1924, se informó de un comunicado de la Diputación, en el que manifestaba a este Ayuntamiento la aprobación del presupuesto ordinario para ese año, solicitando “que deben desglosarse las partidas correspondientes a los tres arbitrios extraordinarios sobre el carbón mineral en la parte referente al consumo de los vaporcitos de pesca y de la industria de la villa, de la gasolina empleada por los motores marinos, y sobre la sal destinada a la salazón de pescado”⁷⁶.

Entre 1931 y 1935 el tráfico pesquero del puerto de Orio era el siguiente:

Cuadro 1. Tráfico pesquero

AÑOS	KILOGRAMOS	PESETAS
1931	116.000	42.830
1932	100.480	41.560
1933	139.100	65.470
1934	82.841	23.700
1935	93.223	30.784

Fuente: Memoria del Proyecto de estrechamiento de la desembocadura de la ría de Orio.

Cuadro 2. Flotilla pesquera

EMBARCACIONES	NÚMERO	TONELAJE
Botes de pesca o vela	30	30
Embarcaciones de aceite pesado	6	64
Embarcaciones de vapor	9	144

Fuente: Memoria del Proyecto de estrechamiento de la desembocadura de la ría de Orio.

73. *Ibidem*, pág. 512.

74. AMO: Actas municipales, libro 32.

75. AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Orio, oro hori*, Orioko Udala, 2011, pág. 50.

76. AMO: Actas municipales, libro 33, fol.172.

Después de detenidos estudios, con el *Proyecto de estrechamiento de la desembocadura de la ría de Orio* se proponía reducir la anchura de 200 m –excesivamente ancha– a 100 m, mediante una nueva prolongación curvilínea de 90 m, con el fin de aumentar la velocidad de la corriente vaciante, y, así, evitar que se depositen las arenas que forman la barra⁷⁷.

En este sentido, y en lo referente a la navegación, “es norma aceptada que una anchura de canal similar a la eslora de los mayores barcos que por él navegan, es suficiente –condición que en el caso de Orio se cumple ampliamente, ya que los vaporcitos pesqueros de Orio no llegan a la veintena de metros de eslora, y el encauzamiento tiene una anchura de 200m–”⁷⁸.

2.3. La Cofradía de San Nicolás: gastos y compromisos

La finalidad de las Cofradías ha sido y es la representación y defensa de los intereses económicos, sociales y profesionales de sus asociados en relación con la actividad pesquera.

La Cofradía de Pescadores de San Nicolás o Gremio de Mareantes, como asociación, se regía por el Reglamento formado con fecha 23 de enero de 1903.

Siempre dispuesta a contribuir en los gastos de las obras de mejora de este puerto, manifiesta:

que para nadie es cosa ignorada que la barra es un peligro inminente para la vida de los pescadores, que tan honradamente ganan allí su pan, y que constituyen la mitad de este pueblo, cuya pérdida (que Dios no quiera), llevaría tanta miseria y desconcierto a tantas familias⁷⁹.

Para llevar a cabo ciertas obras de mejora de la barra, el año 1904, la Diputación Provincial se obligó a pagar el 50% de las mismas; mientras que el Ayuntamiento y Gremio de Mareantes se obligaron al pago de la otra mitad, a partes iguales⁸⁰.

El 7 de enero de 1905, el alcalde, Francisco Ayestarán, manifestó “que conforme estaba convenido entre el Ayuntamiento y la Cofradía de Mareantes de esta villa, había contratado con la Caja de Ahorros provincial un empréstito de 22.500 pesetas., amortizable en 20 años [...]”; satisfaciendo por capital e interés, mil seiscientos veinte pesetas en cada uno de los años 1904 a 1924, ambos inclusive⁸¹.

El Gremio de Mareantes, en garantía del cumplimiento de dicha obligación, puso como fianza la casa que poseía en la Plaza de la villa –llamada *Dendanicoa*–, cuyo valor era superior a 8.000 pts., más los ingresos con que contaba, que consistían en el 1,5% del valor del pescado cogido por medio de la carnada, y el 3% del importe de la pesca que sacaran todos los pescadores del puerto⁸².

Con la ejecución de la indicada obra de mejora de la barra de este puerto, podrían las embarcaciones atravesar con alguna seguridad sin exponerse a perder la vida un ciento de hombres que pasan por ella ahora con grande riesgo con sus 10 vapores de pesca y unas 60 traineras y lanchas .

El Ayuntamiento y el Gremio de Mareantes sólo pagaron la deuda hasta 1918, pero al llegar el pago de 1919, encontrándose el Gremio de Mareantes con dinero suficiente en sus cajas para pagar todos los restos de la deuda, propuso al Ayuntamiento la cancelación total de la deuda a la Caja de Ahorros, y que, en adelante, el Ayuntamiento saldara la deuda al Gremio, por una cuantía de 810 pts. desde 1919 a 1924, y 792,11 pts. el año 1925⁸³.

Así, en 1919, José Miguel Azcue y Alcorta, industrial, alcalde de Orio, en nombre del Ayuntamiento declaró canceladas todas las obligaciones que el Gremio de Mareantes había adquirido con él a fecha de 26 de noviembre de 1904⁸⁴.

En 1923, el Sr Presidente, Modesto Ezkurdi, y el Sr. Yturain, por comisión del Ayuntamiento, contactaron con la Jefatura de Obras Públicas para informar al Sr. Ingeniero que incluyera las obras que creyese necesarias para asegurar el cerrado de la ribera grande y las de saneamiento de marismas –obras concedidas a este Ayuntamiento por contar con los medios necesarios para realizarlas⁸⁵–.

77. ASPG: *Proyecto de estrechamiento y mejora de la entrada de la ría de Orio*; Caja metálica 3, doc. 11.

78. *Ibidem*.

79. Población aproximada: 1.300 habitantes.

80. AMO: C-30. 6.

81. AMO: Actas municipales, libro 31, fol.98.

82. *Ibidem*.

83. AMO: C-30. 8.

84. *Ibidem*.

85. AMO: Actas municipales, libro 33.140 vº - 141.

El Sr. Presidente manifestó “que en la Jefatura están muy contrariados con la divergencia de pareceres que existe entre los pescadores de esta villa para apreciar las consecuencias de las obras de mejora realizadas, y por la división en dos Cofradías a que ha dado lugar aquella, por lo que mientras subsistan estas divisiones les manifestaron que no se hallaban dispuestos a laborar en favor de los intereses de esta villa”⁸⁶.

Ese mismo año, 1923, Eusko Ikaskuntza publicó un anuncio sobre la constitución de la primera Asamblea de pesca marítima, en la que el Ayuntamiento de Orio se manifestó interesado en relación a resolver los problemas de las clases industriales pesqueras⁸⁷.

En la celebrada en 1925, José Ponce y Villelga hizo una interesante encuesta en algunas cofradías de Euskal Herria. El perfil que mostraba el sector pesquero en Orio era el siguiente:

- La Cofradía constaba de 160 socios.
- Tenían locales que eran utilizados para firmar contratos.
- En 1924, vendieron 58.680 kg de pescado, de los que obtuvieron 61.280 pts.
- De esa suma, la Cofradía dispuso de 3.308,45 pts. para pagar sueldos y otros gastos.
- Orio contaba con 187 familias de pescadores y, de media, había 5,5 miembros en cada una.
- El 80% de esas familias habitaba en viviendas de alquiler, cuya higiene era muy escasa.
- El sueldo mínimo mensual era de 200 pts.
- La tasa de mortalidad de los niños era de 9,42/1.000⁸⁸.

El 31 de marzo de 1936, fue aprobado el *Proyecto de estrechamiento y mejora de la desembocadura de la ría de Orio*.

En la Memoria de este proyecto consta que a pesar de las tres prolongaciones sucesivas del dique, no se consiguió la urgente mejora de esta difícil y peligrosísima barra, que, en definitiva, consistía en aumentar sus calados.

Consecuentemente, en enero de 1935, el presidente de la Cofradía de Pescadores, presentó un escrito en el Ayuntamiento en los siguientes términos:

que en vista de que las obras de escollero en la barra no han alterado la situación en el interior del Puerto, entiende es llegada la hora de solicitar de los poderes públicos la terminación de la totalidad que queda supeditada al resultado de la primera parte, ya que esto es evidentemente beneficioso⁸⁹.

El estallido de la Guerra Civil impidió que éstas y otras obras no comenzaran hasta 1939.

CONCLUSIÓN

La reiterada falta de respuestas a las peticiones que el pueblo de Orio encontró en las instituciones, tanto provinciales como estatales, perjudicó enormemente su natural desarrollo.

Además, según consta en la carta que, el alcalde de Orio envió al Ministro de Fomento, el 20 de junio de 1914, “el puerto de Orio contribuía a las cargas del Estado en mayor proporción que la mayoría de los de España”⁹⁰.

Sin embargo, gracias al tesón de los oriotarras, la actividad pesquera aumentó sensiblemente respecto a épocas anteriores, y el puerto mantuvo su renombre, como lo avala el hecho de que en 1918, la Villa fuera invitada a un Congreso Nacional de Pesca.

Es innegable que los pescadores oriotarras ocupan un lugar en la Historia. Sus óptimas cualidades profesionales y heroicas lo acreditan, trascendiendo “allende los mares”.

86. *Ibidem*.

87. AMO: Actas municipales, libro 33, fol.144 vº -145.

88. AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Op.cit.*, pág. 50.

89. AMO: Actas municipales, libro 36, fol.104.

90. AMO: C-108. 19.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: “Italianos en el Cantábrico. Identidades e historias de una migración particular”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012. [Versión amplia].





Italianos en el Cantábrico. Identidades e historias de una migración particular

Luis Javier Escudero Domínguez

Resumen

Este trabajo intenta explicar y desarrollar la llegada de los industriales italianos dedicados a la elaboración de anchoa. Para ello descubriremos las distintas familias que se involucraron en el sector, sus orígenes, sus vivencias y sobre todo la repercusión que tuvo en la evolución del sector pesquero y conservero. Con todo ello pretendemos dejar constancia de esta importante migración que se vivió en el entorno Cantábrico desde finales del siglo XIX.

Palabras clave: Salazón, anchoa, Italia, Sicilia, Cantábrico, emigración

Laburpena

Lan honen helburua antxoa lantzen zuten Italiako industrialarien etorrera azaltzea eta garatzea da. Horretarako, sektorean sartu ziren familia desberdinak aurkezten ditu; beraien jatorria, bizipenak eta, batez ere, arrantzaren eta kontserbagintzaren eboluzioan izan zuten eragina. Hori guztia azalduz, XIX. mendearen amaieratik Kantauriar eremuan agertu zen migrazio garrantzitsu honen berri eman nahi dugu.

Gako-hitzak: Gazitze, antxoa, Italia, Sizilia, Kantauri itsaso, emigrazio.

Abstract

This work looks to explain and develop the arrival of Italian businessmen who worked on anchovy production. We will discover the different families that were involved in the sector, their origins, their experiences and, above all, the effect they had on the evolution of the fishing sector and canning industry. The aim is to record this important migration, which took place in the Cantabrian as from the end of the 19th century.

Key words: Salted fish, anchovy, Italy, Sicily, Cantabrian and migration



1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

En estos últimos años hemos profundizado poco a poco en el conocimiento de la llegada y la actividad de los salazoneros italianos a nuestras costas. Principalmente se ha abordado el tema desde una perspectiva económica, intentando explicar su génesis, su posterior desarrollo y la repercusión que este fenómeno supuso para la propia actividad pesquera-conservera, y por consiguiente, para el crecimiento de muchas poblaciones receptoras de aquellos fabricantes. Paralelamente hemos intentado profundizar en el desarrollo del sector salazonero durante el siglo XX, fijándonos de manera concreta en la comunidad cántabra donde la industria del salazón tuvo y tiene un mayor peso específico dentro del conglomerado conservero. Una coyuntura que de forma genérica sirve para el resto de territorios cantábricos. También abrimos una pequeña vía cognitiva de la situación del sector conservero en las últimas décadas, cuando se tuvo que lidiar con varios problemas acuciantes, principalmente por la falta de materia prima, y la necesidad de nuevos centros de producción o adaptación de los existentes a la nueva normativa sobre elaboración de productos pesqueros emanada de Europa. Hechos que provocaron una pequeña reestructuración del sector del que poco a poco, y no sin grandes esfuerzos, se ha ido superando pese al grado de incertidumbre que todavía se vislumbra en el panorama.

Con todo ello, el tejido industrial en las comunidades cantábricas ha sufrido una renovación tanto en su nómina de fabricantes, conviviendo algunas de las firmas históricas con otras de nueva creación (principalmente en Cantabria y con una producción reducida), como en su localización, centrándose en los principales puertos regionales y abandonando o quedando reducido a una mínima expresión en otros centros antes con gran tradición conservera. De este modo, muchas empresas históricas han ido desapareciendo, cerrando sus puertas, vendiendo sus locales y poniendo fin a muchos años de actividad y prosperidad, quedando tan sólo el recuerdo de su pasado entre la población de mayor edad. Muchas de esas industrias llevaban apellidos trasalpinos, nombres que en muchos casos quedarán en el olvido y con ello buena parte de la historia de la elaboración de anchoa en España.

Y es que quizás a muchos les resulte llamativo conocer cómo los fabricantes italianos estuvieron conviviendo con el resto de industriales en la práctica totalidad de puertos de la cornisa cantábrica. Desde los más pequeños a los más importantes. Durante una costera o de forma permanente. Personas que vivieron temporalmente o que decidieron avecindarse definitivamente, formando familias y perpetuando el apellido entre nosotros. También a muchos les sorprenderá que a ellos les debemos la importancia y la fama mundial que hoy en día tiene la anchoa del Cantábrico en sus distintas preparaciones. Ellos pusieron en valor una especie infravalorada, aplicándole una serie de procedimientos que ya se utilizaban en los puertos sicilianos: el arte de salar y prensar la anchoa. Una técnica que requería de gran destreza y alto conocimiento del pescado, de la sal, de los tiempos de maduración, de la prensa.... Un arte, que en lo básico, todavía se mantiene en las industrias del ramo. Por lo tanto creemos que su historia no merece pasar desapercibida, languideciendo con el paso de los años a medida que esta industria, que en otro tiempo daba trabajo a buena parte de la población obrera de muchos puertos, va perdiendo protagonismo cuando no desapareciendo.

Esta motivación, principalmente, nos ha llevado a preparar este estudio. Un trabajo que pretende abandonar parcialmente la doctrina científica-económica de la cuestión, para ahondar en el terreno humano, en el social, el de la vida de los verdaderos protagonistas: los fabricantes italianos. Conocer las identidades, sus orígenes, las llegadas, sus estancias, las relaciones sociales y familiares...en definitiva, las historias que influyeron en su vida profesional. Así mismo pretendemos abrir una pequeña puerta al estudio de las redes sociales, que en el caso de los sicilianos, merece un análisis a profundidad. Con ello perseguimos varios objetivos. Por un lado, y principal, **preservar la memoria histórica** de este colectivo, dejar constancia de su trabajo y de su influencia en el desarrollo de la actividad en estos últimos 130 años, y por otro **servir de homenaje** a todos y cada uno de los hombres y mujeres que vinieron a nuestras costas, principalmente a aquellos pioneros que con sus viajes descubrieron nuevos horizontes a sus familias y paisanos donde poder desarrollar su vida, convirtiéndose en transmisores de su principal legado, su secreto, la forma de utilizar la sal y la prensa en la conservación de la anchoa.



2. APUNTES SOBRE SU LLEGADA. CONSIDERACIONES GENERALES DE SU ATERRIZAJE

Para poder entender mejor conceptos que posteriormente desarrollaremos, creemos conveniente explicar brevemente la historia de esta industria. La arribada de apellidos trasalpinos a nuestra costas se inició en los años ochenta del siglo XIX. Parece ser que fue un diplomático italiano de la carrera consular en visita por el Cantábrico, el que observó la abundancia y calidad de anchoa, y el escaso interés de los naturales por ella¹. Una vez en Italia, contactó con empresarios del sector en Génova para transmitirles sus impresiones. En vista de aquellas noticias, una de las empresas más importantes del sector de la distribución y elaboración de pescado como fue la de *Angelo Parodi fu Bartolomeo*, decidió aventurarse y probar fortuna como ya hiciera anteriormente en otras zonas como el Sur de Portugal, en Túnez o Argelia. Así, embarcó en uno de sus barcos mercantes los útiles necesarios para su pesca y elaboración (barriles, sal, etc.) y contrató a personal siciliano que eran expertos conocedores de la manipulación y elaboración del salazón. Empezaron el viaje y al llegar a nuestra costa realizaron la pesca y su posterior tratamiento, almacenando la mercancía en el propio barco hasta su desembarco unos meses después en Génova. Llegados allí se constató la calidad de dicha pesca por lo que decidieron asentarse físicamente en nuestra costa, primeramente en Bermeo para posteriormente abrir filiales en buena parte de la geografía cantábrica.

Tras ella serán el resto de compañías radicadas en la zona norte de Italia las que irán progresivamente llegando a nuestros puertos, principalmente la *Società Commerciale de Alessandria e Genova*, *Domenico Pelazza* (Génova), *Vincenzo Gribaudo e figlio* (Turín) y *Eugenio Cardini & Co.* (Livorno), *A. Pontecorboli* (Nápoles), entre otras. Esta rápida expansión necesitó de personal, tanto encargados como técnicos de elaboración, lo que generó una primera arribada de personal siciliano –familiares directos y vecinos de los pioneros– que posteriormente desencadenó un efecto de arrastre o dominó, según aumentaron las filiales de las distintas empresas. Sus estancias apenas se prolongaban cuatro meses, apareciendo para S. José (19 de marzo) y regresando a Italia para finales de junio tras el cierre y la expedición de la mercancía.

Tras esta primera fase, que podríamos llamar de asentamiento, la evolución de esta emigración vivió varios periodos de arribadas motivadas por distintos fundamentos. A esta primera (1886-1904), le seguirá otra que se podría datar entre 1905-1919 caracterizada por la llegada de industriales ya establecidos en sus aldeas de origen o con vinculación en el sector pero de manera independiente; la emancipación de varios encargados/obreros que operaban para las empresas comisionistas, y la llegada de personal ajeno al sector pero con cierto capital para invertir en el negocio. En este periodo también se constatan los primeros casos de avcindamiento definitivo tras las uniones matrimoniales con mujeres locales. La siguiente etapa que abarcaría desde 1920 a 1936, fue una de las épocas más profusas en cuanto al número de asentamientos, debido principalmente a la ruptura parcial² de los encargados pioneros con buena parte de las empresas matrices, la involucración de nuevos activos a las empresas (hermanos –*fratelli*–, etc.) que después irán rompiendo esa unión para formalizar industria propia, y la irrupción de nuevas compañías comisionistas del norte. Tras el periodo bélico español se dio otra nueva fase (1939-1950) que podríamos calificar como de reestructuración y mantenimiento, destacando los ceses y abandonos de algunos apellidos históricos, y una posterior (1951-1980) que se caracterizó por la arribada de una nueva oleada de apellidos, principalmente del norte, y por el progresivo y definitivo abandono de muchas firmas. Finalmente las últimas décadas han vivido un goteo de cierres, manteniéndose un total de nueve firmas con origen trasalpino a las que se le fueron sumando ininterrumpidamente alguna que otra firma, como veremos más adelante.

3. VÍAS DE INVESTIGACIÓN Y PROBLEMÁTICA AL RESPECTO

Conocer las identidades, los tiempos y lugares de estancia de los industriales del salazón italianos no es una tarea fácil. Una cuestión que se torna en casi imposible en lo que al conocimiento del número exacto de personas que estuvieron algún tiempo implicados en el negocio. La propia naturaleza de la actividad (trabajo de temporada) dificultará enormemente su seguimiento. Por dicho motivo hemos creído conveniente llevar a cabo una labor multidisciplinar que nos permita aumentar las referencias y con ello poder ofrecer un mayor y más exacto análisis de los agentes implicados. Una idea puesta en práctica en un anterior artículo³ y con la que creemos se aumenta el valor epistemológico del trabajo y nos reafirma

¹ Son varias las voces entrevistadas las que nos reafirman en la veracidad de dicha hipótesis. Incluso alguna publicación contemporánea argumenta la misma idea: Diario *El Imparcial*, nº 17.667, 16/08/1915, p. 1.

² La calificamos como parcial ya que pese a su status de fabricantes independientes en la mayoría de los casos seguirían realizando producción para las empresas con las que fueron contratados.

³ ESCUDERO (2009: 479-482). En él se hace una breve reflexión sobre la idoneidad del uso de distintas fuentes y la utilidad de las fuentes orales en la historia.



en la validez de dicha práctica. Pese a ello hay que hacer hincapié en el grado de complejidad que nos presenta su tratamiento, principalmente por su escasez, su irregularidad así como su inespecificidad. La metodología empleada se basa en la investigación en fuentes manuscritas y en la recogida de testimonios orales. Con las primeras intentamos recopilar las identidades de los fabricantes así como referencias sobre su localización, sus áreas de trabajo y su permanencia en activo. Para ello nos hemos basado en la consulta de fuentes bibliográficas, hemerográficas y principalmente archivísticas tanto en España como en algunas localidades sicilianas y portuguesas⁴.

El resultado es desigual según los periodos. Así a partir de la década de los veinte la información es bastante completa encontrándonos series continuadas para la práctica totalidad de localidades investigadas. No sucede así en los años anteriores donde la inexistencia de documentación, la falta de homogeneidad y continuidad en las fuentes, y la escasa atención en los medios o bibliografía consultada, es bastante común. En lo referente a la localización de personal la cosa no fue igual. La investigación en este caso fue encaminada a la búsqueda de registros de la época en los archivos de los viceconsulados de la zona, (San Sebastián, Bilbao y Santander) a priori fuentes de mayor fiabilidad. Desgraciadamente tan sólo pudimos localizar un libro en Santander que recoge información de las llegadas desde los años treinta, aproximadamente, en la zona cántabra y asturiana. Este motivo nos complicó el conocimiento exacto del número de actores de esta industria.

Otra fuente que nos podría ayudar a subsanar esas deficiencias en los datos de la primera época fueron los fondos de las Cofradías de pescadores, principalmente los libros de venta. En ellos se anotaban los compradores y el número de cantidades adquiridas. Desafortunadamente son pocos los gremios que mantienen los libros de aquellos años. De los principales puertos investigados tan sólo hemos podido localizar algunos libros del gremio de Lekeitio, algunos de Santoña, y, sobre todo, los de Ondarroa donde se conserva documentación desde finales del siglo XIX.

En cuanto a los archivos consultados en Sicilia nos centramos en los dos municipios –*comune* en idioma local– con mayor representación: Santa Flavia y Terrasini. En el primero la falta de inventario nos privó de su consulta. Por dicho motivo nos centramos en la investigación de los fondos históricos del registro Civil. En el archivo de la otra localidad encontramos documentación muy interesante, principalmente registros de solicitudes para la obtención del pasaporte para el exterior desde 1902, siendo más completo a partir de los años veinte. Esta fuente nos fue de gran ayuda para conocer los diferentes *terrasinesi* que vinieron alguna vez por las costas españolas⁵.

Para la segunda vía hemos realizado un trabajo de campo enfocado en la búsqueda de descendientes tanto por la geografía más cercana como en otros países como Italia, principalmente, y también EE.UU o Argentina⁶. El cuerpo de las entrevistas se dirigía principalmente a conocer referencias sobre su llegada, que se podría resumir en el cuándo, cómo, con quién y por qué de su venida. También se realizaron cuestiones referentes a su vida laboral, la época de la Guerra Civil, marcas, elaboraciones, mercados y los ceses. Por último, se consultó por otros fabricantes afincados en su entorno y muy importante, por obreros de sus aldeas de origen que también estuvieron empleados en el sector. Hay que reseñar el grado de importancia que tiene en este caso la historia oral pues nos posibilita la recopilación de identidades así como de las relaciones profesionales y familiares que no quedan reflejados en los textos manuscritos. De esta forma podemos reconstruir las cadenas familiares relacionadas con el sector. El resultado nos descubre pocos testimonios directos, siendo más abundantes los de segundas y terceras generaciones. Pese a la gran predisposición encontrada en ellos, se nos presentan serios inconvenientes relativos a la exactitud de fechas o datos. No obstante, las referencias o indicios nos han sido muy valiosos para poder

⁴ Principalmente archivos municipales, provinciales, estatales, archivos de Diputaciones, gremiales (Cámaras de Comercio y Cofradías de Pescadores), archivos eclesiásticos (registros sacramentales), archivos consulares, privados y registros civiles y mercantiles.

⁵ Quiero agradecer al alcalde de la *Comune di Santa Flavia*, Dr. Antonio Napoli, su gentileza y colaboración al permitirme consultar sus fondos. Así mismo, y de manera especial, quiero hacer extensible esa gratitud al profesor Nicolás Lo Coco y al Dr. Giuseppe Meloni, ambos de Porticello, al personal de la Oficina del Registro Civil de aquella localidad, a la responsable del Archivo Histórico de Terrasini, Enza Randazzo, y al historiador *terrasinesi* Agostino Tocco por su esmerado trato y por facilitarme y guiarme en la consulta de los mismos. Grazie e tutti!

⁶ Quiero dejar constancia que esta búsqueda no es definitiva. En la actualidad proseguimos trabajando con varios contactos por lo que posiblemente en un futuro podamos encontrar más testimonios. Así mismo destacar que sin la gran ayuda prestada por parte de los entrevistados sería imposible la redacción de este texto. Sus historias han sido fundamentales para conocer mejor a las distintas familias. Por ello quiero agradecer su amabilidad y dejar constancia de lo mucho que hemos aprendido con ellos, convirtiéndose en muchos casos en amistades, por lo que ha sido un verdadero placer investigar en todas las familias que en el apartado de agradecimientos describimos.



profundizar en la investigación en otras fuentes, y para descubrir las relaciones existentes, así como para la localización de distintos apellidos que vinieron a trabajar para los fabricantes ya instalados.

Esta ayuda en el caso de las familias sicilianas ha sido fundamental. Su especial idiosincrasia y sus arraigadas costumbres nos complican aun más el conocimiento exacto de los sujetos que trabajaron en muchos casos. La tradición en Sicilia tiene una regla “no escrita” que implica una serie de normas sobre la nomenclatura de los hijos. Así el primer vástago deberá llevar el nombre de su abuelo paterno, el segundo el materno, el tercero el nombre del hermano mayor del padre, etc. Con las hembras sucedía otro tanto. Teniendo en cuenta la elevada natalidad de la época observaremos cómo se generó un gran número de homónimos en las familias, principalmente entre primos. Si a ello le sumamos la práctica inutilización del apellido materno⁷, entenderemos la problemática a la que nos enfrentamos a la hora de descubrir las identidades y la ordenación en las distintas familias. De este modo nos hemos encontrado a varios individuos con el mismo nombre y apellido de una misma generación apareciendo por los listados en fechas cercanas. Sólo una profunda labor heurística, así como trabajo de campo en los propios camposantos, nos ha posibilitado el esclarecimiento de estas incógnitas que nos iban surgiendo.

4. LAS ZONAS DE PROCEDENCIA

Los italianos que recalaron en España para dedicarse a la industria de la anchoa provienen de dos zonas principalmente: las regiones del Norte y la isla de Sicilia. Dos territorios totalmente distintos, con particularidades e idiosincrasias propias y singulares. Uno consumidor y otro elaborador. Una industrial y otra pobre. Tras la unificación de Italia (1861) las regiones del norte vivieron un progresivo desarrollo industrial que favorecieron la creación de tejido empresarial. En lo que a la industria de la anchoa se refiere, las principales casas importadoras de salazón se fueron creando en ciudades septentrionales amparadas por el aumento en el grado de importancia que iba adquiriendo el puerto de Génova como principal centro de contratación de anchoa en salazón⁸. Una vez llegada la mercancía a dicho puerto, las compañías la enviaban a sus almacenes donde se efectuaba su comercialización. Podríamos decir que actuaban como distribuidores mayoristas. El producto finalmente era adquirido por los vendedores itinerantes que, históricamente, se encargaban de su distribución a los que se les denominaban *acciugai*⁹. Estos tratantes solían valerse de un carro en el cual cargaban barriles, latas de anchoa u otros pescados salados para posteriormente trasladarse por los pueblos para su definitiva venta al por menor. Muchos de ellos fueron los gérmenes de importantes casas importadoras a mediados del siglo XX como veremos posteriormente.

Hasta la llegada de la anchoa española, Sicilia fue una de las zonas proveedoras de salazón para el norte. La economía de la Sicilia decimonónica se basaba fundamentalmente en la agricultura, la minería, la explotación de las salinas y en la pesca en sus puertos pesqueros. Tras la unificación, la economía de la isla fue perdiendo peso, especialmente a partir de 1890 por problemas coyunturales y estructurales en el sector agrario¹⁰, y otros de índole político, que derivó en un periodo de gran pobreza y miseria. Esto repercutió en un progresivo aumento de la emigración transoceánica (principalmente a EE.UU. y posteriormente a Argentina) donde se presentaban mejores oportunidades laborales. Un éxodo que tuvo su momento álgido en los primeros años del siglo XX cuando se convirtió en la zona con mayor índice de emigrantes de Italia. Este fenómeno no fue un hecho aislado o de una zona concreta sino que se dio en toda la geografía siciliana, incluidas las localidades costeras. Unos enclaves que mantenían una economía de corte tradicional, basada en una pesca de subsistencia, y en el beneficio de la misma por parte de los traficantes y *salatori*. Un panorama de pobreza que presentaba pocas oportunidades de una mejor vida para los jóvenes sicilianos. Por ese motivo muchos de ellos siguieron aquel camino de la emigración, bien a tiempo parcial o estableciéndose definitivamente en las localidades de adopción. Allí se ocuparon en todo tipo de trabajos como jornaleros, peones de construcción e incluso como pescadores¹¹.

⁷ El apellido materno se sustituye por las formas *fu ó di* + nombre del padre. La primera (*fu*) hace referencia al padre ya difunto y la segunda (*di*) al padre en vida. Por poner un ejemplo Angelo Cefalù fu Giuseppe viene a traducirse como Angelo Cefalù, hijo del difunto Giuseppe.

⁸ Esa primacía estuvo vigente hasta bien entrado el siglo XX. Salvo algunos casos de empresas importadoras en Nápoles, Livorno o Florencia, la mayoría de compañías estuvieron radicadas en Génova o en ciudades de las cercanas regiones del Piamonte o la Lombardia.

⁹ Para conocer más sobre su historia se puede leer: *la storia degli acciugai* en http://www.fieradegliacciugai.it/storia_acciugai.asp.

¹⁰ CACOPARDO; MORENO (1991: 34, 43).

¹¹ Por poner un ejemplo sobre esa emigración dedicada a la pesca en San Diego (California) puede leerse CORONA (2010) y en Argentina PENNISI (2006).



La llegada de los salatori sicilianos a España podría enmarcarse dentro de ese fenómeno migratorio ya explicado, si bien presenta condicionantes distintos. Por un lado por ser en principio una migración temporal, es decir, de ida y vuelta, y por realizar el desplazamiento con un puesto de trabajo ya asegurado al ser reclutados por los pioneros que aterrizaron por aquí. Un fenómeno de arrastre en sus redes familiares y sociales que provocó, como veremos más tarde, la llegada de un buen número de apellidos, en muchos casos relacionados entre sí. Pese a ello este nuevo flujo migratorio nunca tuvo una importancia cuantitativa, como ocurriera en los desplazamientos transoceánicos, sino que destacó por unos originales aspectos cualitativos que fueron muy interesantes para el desarrollo del sector de la anchoa.

La investigación oral nos ha permitido también conocer un poco más los aspectos etnográficos de estas venidas. Su integración en un principio discurrió por cauces normales, no existiendo apenas problemas. Podríamos decir que contaban con cierta consideración entre las poblaciones pesqueras ya que ellos fueron los que dieron valor a la especie, y a su vez, por dar jornales a las mujeres y niños de los propios pescadores. Con el paso del tiempo y a medida que los viajes se tornaron en periódicos, su integración dentro de las sociedades de adopción fue normal. Si bien es cierto que eran muy dados a relacionarse con sus paisanos, con los que les solía unir grandes lazos de amistad, no es menos cierto que convivieron y se adaptaron rápidamente a los distintos estamentos de las nuevas sociedades. Por ejemplo en la villa de Santoña sabemos cómo un italiano estaba ya involucrado en la sociedad promotora de la plaza de toros de la villa en 1907. Así mismo son varios los súbditos trasalpinos que se dieron de alta como socios del Casino Liceo, sociedad local en la que solían estar las principales figuras de la villa¹². Esta integración se hizo más patente a raíz de los enlaces matrimoniales con mujeres locales y la progresiva ampliación de las elaboraciones que permitirán trabajar durante todo el año. En este caso hay que hacer constar que, en general, los italianos avecindados en España no solían viajar con asiduidad a su tierra salvo en ocasiones muy puntuales, pese a tener cierta nostalgia y añoranza de su tierra madre, característica muy arraigada entre los sicilianos principalmente. Tal es el caso que buena parte de ellos, tras su jubilación, prefirieron quedarse en España hasta su muerte siendo enterrados en los cementerios locales. Una tesitura que en muchos casos generó una cierta ambigüedad con la nacionalidad de los inmigrantes. Así en las poblaciones españolas eran conocidos como “los italianos” y en sus aldeas de origen como “los españoles”. Un fenómeno que se repitió en otras corrientes migratorias y que algunos han calificado como “sociedad binacional”¹³.

Salvo un caso, no tuvieron cargos políticos, ni hay constancia de la creación o participación en asociaciones italianas de tipo cultural o folclórico. Lo que sí solían organizar eran reuniones con el resto de fabricantes trasalpinos. Así en la década de los cincuenta, los de Cantabria y los del País Vasco solían juntarse una vez al mes, alternando las ciudades San Sebastián y Laredo como centro de reunión, para charlar y relacionarse con distintas personalidades que llegaban desde su país. Esta idea, fomentada por los fabricantes de más edad, fue desapareciendo a medida que éstos iban falleciendo. Sobre las vestimentas, apuntar que entre los pioneros sicilianos era muy frecuente la utilización de una gorra típica de aquella isla denominada “Coppola” por la cual eran conocidos entre la población de acogida. Las siguientes generaciones fueron perdiendo esa costumbre, utilizando frecuentemente la boina cuando residían en nuestros puertos. Destacar también que solían vestir de manera elegante y sobria incluso cuando estaban en la propia fábrica.

5. LOS APELLIDOS SEGÚN SU PROCEDENCIA

Nos disponemos a detallar los apellidos y familias que fueron apareciendo por el Cantábrico. Debido al carácter limitado del trabajo, desarrollaremos brevemente la historia de cada uno de ellos, apuntando sus principales características. Queremos reseñar que las fechas referentes a los tiempos en activo corresponden al inicio y final, pudiendo existir en algunos casos años de inactividad. También tenemos que hacer hincapié en la terminología a emplear pues es muy frecuente la alusión a nombres y apellidos no coincidente según los fuentes, pudiendo aparecer con el nombre en su idioma original o traducido al castellano, o incluso apellidos transformados. El origen de estos últimos, en muchos casos, está en una especie de asimilación fonética o coalescencia generada por la pronunciación propia de los emigrantes que condicionó y dificultó la transcripción a los distintos responsables de la administración. Pese a no ser quizás la opción más correcta, hemos optado por la utilización de los datos del registro civil en los pioneros, los nombres comúnmente utilizados en los fondos consultados en los italianos contemporáneos e incluso en algún caso apuntaremos las dos posibilidades.

¹² Archivo del Casino Liceo. Actas: 1914-1935. Agradezco a su presidente Chema Fiz la consulta de dichos fondos.

¹³ SMITH (1999: 57).



5.1. Los sicilianos

Empezamos por esta región al ser la zona donde se concentró el mayor número de salidas. Para una mejor interpretación y constatación de esta importancia cuantitativa, hemos realizado un cálculo sobre el número de apellidos trasalpinos recogidos en los distintos registros fiscales e industriales, descontando empresas¹⁴, filiales y las generaciones continuadoras de la saga familiar. El resultado demuestra bien a las claras esta aseveración. Un 65,2% de los inmigrantes italianos corresponde a los naturales de la isla, un 16,7% a los de las regiones del norte y un 18,1% a otros de los que no hemos podido localizar su procedencia. Desglosando esos números para el caso siciliano podemos observar como los emigrantes proceden de cuatro provincias, Palermo, Agrigento, Trapani y Siracusa. De todas ellas destaca la primera con un 85,6%, seguido de Trapani con un 7,8%, Agrigento (puertos de Sciacca e isla de Lampedusa) con un 5,5% y Siracusa con un 1,1%. De entre todos los municipios destacan Santa Flavia (62,2% del total en Sicilia y 40,6% del total en Italia) con sus dos fracciones de Porticello y Sant'Elia, y Terrasini ambos en la provincia palermitana.

Tabla 1. Porcentajes de los distintos puertos sicilianos y de las zonas de procedencia.

Puertos / ZONAS	% ITALIA	% SICILIA
Aspra (Bagheria)	3,6	5,5
Lampedusa, Isla de	0,7	1,1
Porticello (Santa Flavia)	30,4	46,7
Sant'Elia (Santa Flavia)	10,2	15,6
Sciacca	2,9	4,4
Siracusa	0,7	1,1
Terrasini	11,6	17,8
Trapani	5,1	7,8
SICILIA	65,2	100
ZONA NORTE	16,7	-
OTROS (Sin poder localizar)	18,1	-

5.1.1. Santa Flavia

Empezamos a detallar los distintos apellidos y sagas familiares, utilizando como hemos comentado con anterioridad el orden alfabético. Para mejor localización los hemos subdividido en las dos fracciones desde dónde salieron las distintas familias: Porticello, el núcleo principal de la *comune*, y el barrio de Sant'Elia, separadas ambas por apenas un kilómetro. Pese a su importancia como puerto pequeño y como centro emisor de profesionales del ramo, no conserva ninguna industria del sector en activo. Pese a ello hoy en día muchas de las calles de ambas poblaciones llevan apellidos de varias familias salazoneras perpetuando y reconociendo la importancia de esa actividad.

¹⁴ Hemos tenido en cuenta en el caso de las empresas pioneras al encargado que por lo general, era quien aparecía en las listas.



5.1.1.1. Porticello



Porticello. Zona denominada Largo Pescheria. c. 1900. LO COCO (2002: 16).

AMERICA

La historia de esta familia la inició Carlo America (Porticello 1873-1950). Fue uno de los propietarios de fábrica de salazón en Porticello, concretamente en la zona de *Santa Nicolicchia*, si bien no podemos aseverar si su apertura fue antes o después de llegar a España¹⁵. Lo que sí sabemos es que en la década de los veinte inicia su despliegue de fábricas por la Península Ibérica, enviando a sus hijos Giuseppe (Porticello-Matosinhos 1941), Onofrio (Porticello 1898-), Domenico (Porticello 1908-), Antonino (Porticello 1903-) y Giovanni (Porticello 1905-Matosinhos 1994), los cuales se fueron distribuyendo entre las distintas dependencias, encargándose de la dirección y fabricación. Según las noticias recogidas hasta el momento, el salto desde Sicilia lo dieron primeramente a Portugal¹⁶. En 1922 se instalaron en la localidad de Matosinhos, en las cercanías de Oporto, donde comenzaron a elaborar sardina prensada y anchoa en salazón. En 1927 el hijo mayor, Giuseppe America Latorre, solicitó permiso para construir su propia fábrica en la citada localidad que fue ampliada en 1930¹⁷.

Este industrial fue el primero en aparecer por el Cantábrico. En 1924 tenía ya establecida una fábrica de salazón en Getaria¹⁸ que permaneció activa hasta 1935, si bien desde 1933 fue su hermano Antonino quien regentó esta factoría. Es de destacar la figura de Giuseppe, siendo en los primeros años el responsable de abrir las primeras filiales, trabajando posteriormente como encargado general y realizando continuas visitas a todas las plantas¹⁹. Él fue quien abrió la siguiente fábrica, esta vez en Santoña (1925-1929). También en este caso Antonino estuvo al frente entre 1928 y 1929. Un año después continuaron su despliegue por el oeste estableciéndose en Candás. En un primer momento se instalaron en un pequeño local de la calle de la Cuesta para posteriormente alquilar una nave de mayores dimensiones en el puerto. En este caso el responsable de la industria fue Onofrio, conocido en Porticello como *Nené*²⁰. Con el paso de los años esta planta pasó a ser la principal, convirtiéndose a la vez en la más longeva de todas ellas. Ya en la década de los treinta amplían el número de filiales con su establecimiento en Santander (1930-1933), San Vicente de la Barquera (1931-1936) y Bermeo (1933-1935). En los dos primeros trabajaban con pesca de los propios puertos y del cercano de Comillas, siendo los encargados principalmente Giovanni y también Domenico. En el vizcaíno recuerdan las estancias de Domenico y Antonino. Pasado el periodo bélico en España continuaron su actividad tan sólo en la filial candasina hasta 1947, año en la que decidieron abrir una nueva planta en Colindres manteniendo así dos factorías en activo. En 1954 cierra la histórica planta asturiana, quedando tan sólo la cántabra que cerraría seis años

¹⁵ Existe constancia de la actividad en Santoña de una persona llamada Onofre Latorre en 1907 que quizás sea familia suya por parte política.

¹⁶ La falta de datos continuados anteriores a 1924 para Getaria nos impiden asegurar tal hipótesis.

¹⁷ Gabinete Municipal de Arqueología e Historia de Matosinhos. *Índice de procesos de construção de fábricas existentes no arquivo municipal*. Quiero agradecer a José Manuel Pinto Varela, responsable del citado gabinete, y a la archivera municipal Ana Margarida Pescada Mota, su esmerado trato y gentileza a la hora de facilitarme documentación al respecto.

¹⁸ Ese año también aparece inscrito en Getaria Pedro America, del que desconocemos alguna posible relación con esa familia.

¹⁹ Libro de Gastos de las filiales de San Vicente de la Barquera, Santander y Getaria (1931-1933), titulado como "*Lavorazione Alici in San Vicente de la Barquera. 1931 y 1932*" Documentación amablemente facilitada por Michelangelo Balistreri.

²⁰ ESCUDERO (2008: 10).



más tarde. A partir de aquella fecha proseguieron con la elaboración en la planta portuguesa hasta 1968²¹.

BUSALACCHI

Dos son las ramas que aterrizaron por España. Su identificación ha sido compleja por la existencia de sendas personas con el mismo nombre y apellido trabajando en la misma localidad. El cruce de varias líneas de investigación nos han permitido distinguirlos parcialmente. De este modo conocemos que una era originaria de Porticello y otra de Sant'Elia, si bien posteriormente esta última también vivió en Porticello. En último caso lo trataremos cuando hagamos referencia a los de aquella aldea.

Las noticias recogidas sobre los Busalacchi de esta localidad no son abundantes. Hasta el momento no hemos podido conocer de manera fehaciente sus relaciones con otros industriales, más con todo el riesgo que ello conlleva, podemos aventurar algunas hipótesis. El iniciador de la actividad parece ser que fue Salvatore Busalacchi Messina (Porticello 1847-). Todo apunta a su sobrino Pietro Messina como el responsable de transmitirle la situación en España. De ese modo llegó en 1913 a Zumaia, manteniendo abierto un local hasta 1917. Tras ese primer paso se expandió por Santoña (1914) y Ondarroa (1915-1933). En 1917, y quizás motivado por los problemas para la navegación mercante existentes en el Cantábrico por el bloqueo alemán, se instaló en Vigo por lo menos hasta 1921, convirtiéndose en uno de los pocos apellidos sicilianos frecuentes en nuestra zona, que se establecieron en las costas gallegas de manera independiente, es decir, no contratado por empresas del norte. En sus primeros viajes vino acompañado de su hijo Gaetano, con el cual formó la razón social *Salvatore Busalacchi e figlio Gaetano*. En los años finales parece ser que también estuvo por Ondarroa otro hijo llamado Francesco. La integración de Gaetano en la villa vizcaína fue notable, teniendo en la década de los veinte, una tienda de comestibles y una taberna. Además sabemos que tuvo negocios relacionados con la propia actividad pesquera como fueron la venta de raba para los pescadores e incluso la explotación de un vapor de pesca en 1923 denominado "S.Busalacchi". Por último reseñar que existen indicios de que esta familia estuviera emparentada también con Pietro Marino Busalacchi y Angelo Marino.

CANNIZO

Gaetano Cannizo Scola (Porticello 1876-Laredo 1958) fue un industrial que pasó gran parte de su vida en Laredo. Sin poder asegurarlo, parece ser que tenía relación con el mundo del salazón por la rama materna. Su llegada a España nos es desconocida. Según algunos anuncios de la época, llegó a Laredo en 1905, posiblemente empleado en alguna compañía italiana²². Tras su estancia allí debió tomar contactos con otros fabricantes locales, decidiendo en 1910 montar junto a Guillermo Ron la compañía "Hispano Italiana", sociedad que permaneció en activo hasta 1918. El objetivo de la firma era la elaboración de anchoa. A partir de aquella fecha se independizó montando fábrica propia en un local de la calle Emperador. Sus productos se comercializaron con la marca "La Italo Americana", especializándose en la producción de filete de anchoa, primero con cobertura de mantequilla y luego con aceite, siendo uno de los pioneros en la elaboración de este producto en Laredo. Su actividad perduró hasta 1929, dándose de baja por las circunstancias especiales del mercado. Posteriormente se trasladó junto a su mujer, la laredana Rufina Estevez, hasta Bermeo donde empezó a trabajar para otros fabricantes. Tras la guerra civil se encargó de la producción del genovés Eugenio Pretto en la citada villa. Sin embargo su pensamiento estaba en volver a tener fábrica propia en Laredo. Con ese fin pidió permiso al Ministerio de Industria en 1941 siéndole contestado de forma negativa. Finalmente consigue su propósito si bien se produce de forma escalonada: 1945, 1947 y 1955. Tras esos años abandonó la actividad.

CEFALÙ

Son varias ramas de este apellido las que aparecieron por España. Los primeros fueron los Cefalù Scola. Según el profesor Lo Coco, Angelo Cefalù Sanfilippo (Porticello 1955-1909), pescador de profesión, vino a España junto con su cuñado Mariano Scola a trabajar para la empresa de Angelo Parodi de Génova en 1880. Posiblemente estos dos personajes estuvieron en ese primer viaje ya apuntado que realizó esa empresa a las costas españolas para conocer la calidad de la anchoa. Angelo aprendió la técnica de salar a través de su familia política, tanto por su cuñado como sobre todo por su suegro Baldassare Scola que ya

²¹ Revista *Conservas de peixe* (Matosinhos), Año XXIII, Nº 265, abril 1968.

²² Diario *La Acción*, Madrid, año VII, nº 2.506, 26/07/1923, p. 5.



se dedicaba a dicha labor en Porticello. Tras varias temporadas decide independizarse y montar fabricas propias en nuestra costa, convirtiéndose en la primera firma siciliana autónoma en aparecer por los listados.

En un principio puso sus miras en el territorio vasco. Así en 1896 se inscribió en la matrícula industrial de Pasaia, permaneciendo hasta 1911. Paralelamente abre una nueva filial en San Sebastián (1900-1911), y otra en Getaria en 1902 operativa hasta 1935. En este caso cabe la posibilidad de que su llegada se diera en fechas anteriores. En 1912 alquiló unos locales de la escabechería del Gremio de Lekeitio donde permaneció hasta 1936. Tras la guerra civil volvió a continuar con la actividad en 1939 para abandonar en 1944, si bien durante los años de 1941 y 1942 no trabajaron probablemente por problemas en la exportación. Desde mediados de la década de los diez sabemos que tenía una fábrica de salazón en Porticello complementaria a su actividad en España²³. En ese periodo se anuncia ya como *Angelo Cefalù fu Giuseppe*, estando su hijo Giuseppe (Porticello 1877-1946) como responsable de ambas filiales en España. Con el paso del tiempo sus hermanos se fueron involucrando en la actividad. Así Francesco (Porticello 1879-1949), apareció por Bermeo (1909-1910) y por Mutriku (1910), pasando el siguiente año a encargarse de la lonja de Getaria hasta su cierre. Su hermano pequeño, Giovanni (Porticello 1901-1986) se responsabilizó de las filiales cántabras que fueron abriendo en la década de los veinte. La primera en Castro Urdiales (1924-1935) y la segunda en Colindres (1929-1950), última en activo de la familia. Al mismo tiempo desde 1927 también se encargó de la dirección de la fábrica de Lekeitio. También estuvieron trabajando con ellos sus hermanos Andrea y Vincenzo. La implicación de los hermanos se vio en la producción de la firma, comercializando sus productos en los años treinta con el nombre de "Fratelli Cefalù Scola" y la marca "La Preferita".

Otra rama emparentada con la anterior de manera lejana fueron los Cefalù Balistreri. Se trata de una familia con tradición salazonera. Desde mediados del siglo XIX Giuseppe Cefalù D'Acquisto (Porticello 1826-) se registraba como traficante de pesca. Sus hijos y yernos estuvieron todos relacionados con la elaboración. Así el mayor Domenico Cefalù Balistreri (Porticello 1853-) se dedicaba a las labores de venta. Su otro hijo Salvatore (Porticello 1863-) estuvo en distintos tiempos en España. Lo tenemos localizado en Mutriku (1911), Getaria (1912 y 1915) y Santoña (1917). En la década de los veinte puso en marcha una factoría en Colindres (1926-1936), otra en Santander (1928-1933) y una última en Mutriku (1931). También dos de sus hijas (Antonina y Rosa) estuvieron casadas con sendos fabricantes (Pietro Messina y Felice Scola, respectivamente) que también llegaron a España como veremos más tarde. Paralelamente varios de los hijos de Domenico también estuvieron relacionados con el negocio de la anchoa. Uno de ellos, el *cavaliere*²⁴ Domenico Cefalù Sanfilippo (Porticello 1890-) estuvo en Getaria en 1910 y posteriormente en Santoña desde 1923 hasta 1929, soliendo realizar viajes a EE.UU para organizar las ventas. En esa localidad cántabra se casó en 1925 con la santoñesa María Monroset.

Una hermana de éste último estuvo relacionada con otra rama de los Cefalù, también fabricantes. Lucrezia Cefalù estuvo casada con Giuseppe Cefalù Cefalù. Él junto a su hermano Francesco (Porticello 1887-Santoña 1969), desembarcaron por nuestra costa a principios del siglo XX tras su residir unos años en EE.UU. Posiblemente aterrizaron por aquí por las noticias transmitidas por la familia política de su hermana Lucrezia (los Sanfilippo). Giuseppe apareció por Getaria en 1911 trabajando por lo menos hasta 1915. Como quedará patente, el País Vasco, y sobre todo Getaria, fue normalmente el primer destino de los distintos emigrantes. Posiblemente su cercanía con la frontera francesa (hasta donde llegaba el tren desde Italia) y la escasa competencia existente de otros elaboradores de pesca (conserveros-escabecheros) influirían en esa decisión. Ese mismo año creemos que también trabajó en Santoña. Parece ser que luego se trasladó a Orio (1918-1922) y de allí a Lekeitio donde se estableció en una lonja del puerto desde 1923 hasta 1927.

Por su parte su hermano viajó sobre 1924 al Algarve con la finalidad de aprender técnicas para el procesamiento de la pesca, principalmente entre la colonia italiana allí existente. Un año después, se desplazó a Santoña para trabajar de manera independiente (apenas un año), para posteriormente emplearse en alguna firma allí establecida. En 1929 tras contraer matrimonio con la santoñesa Eulalia Rodríguez, decidió unirse con su hermano, empleándose en la fábrica de Giovanni Cefalù en Colindres, con el que parece ser que les unían lazos familiares. Tras la guerra Giuseppe volvió a Sicilia mientras que Francesco se empleó un par de años en la filial de la casa Albo en Bermeo para regresar a Santoña en 1941 y montar industria propia. Estuvo en activo hasta 1948 trabajando marca propia (a nombre de su

²³ La costera de la anchoa en esa zona empezaba en julio. De este modo tras terminar la temporada en el Cantábrico, varios emigrantes regresaban y se involucraban en la elaboración en su localidad, e incluso en otras zonas de la misma Sicilia.

²⁴ Título honorífico que se concedía a las personas por sus méritos civiles o profesionales.



mujer) y pedidos para otras firmas. En 1964 decidió formar una sociedad con su primo Giuseppe Sanfilippo para elaborar anchoa un par de temporadas.

Otra rama Cefalù que llegó avanzado el siglo XX fue Giuseppe Cefalù Tarantino (Porticello 1889-). Su llegada a Castro Urdiales debió de estar influenciada por las noticias que su cuñado Nicolò Lo Coco le fue narrando. Su actividad como fabricante se inició en 1931 exportando su producción principalmente a EE.UU. Tras varios problemas en el periodo de la Guerra²⁵, continuó su trabajo hasta 1955 en un local de la calle Ardigales. Desde 1949 su hijo Antonino Cefalù Lo Coco (Porticello 1925-Stoneham (Massachusetts) 2009) se involucró en el negocio familiar, para en 1958 hacerse cargo del mismo. Para dicho fin construyó entre 1961 y 1964 una nueva y más amplia fábrica en Los Huertos en la que trabajó también filete. Cerró sus puertas en 1980. Su producción, al igual que la de su padre, tenían como destino EE.UU utilizando como marca principal "The Mayflower".

A principios del siglo llegó a Getaria una rama más de este extenso apellido. Giuseppe Cefalù, pescador en su Porticello natal, emigró como muchas personas de su zona para hacer temporadas en el Cantábrico. En sus continuos viajes acabó arrastrando a su hijo Baldassare Cefalù Zizzo (Porticello 1901-Getaria 1978), enseñándole el oficio y las técnicas para salar la anchoa. Su permanencia duraba el tiempo de la costera ocupándose en la propia elaboración así como en el cerrado de latas y barriles. Tras ello regresaba a Sicilia. Se casó en su pueblo natal con su prima Grazia Zizzo Lo Coco (Porticello 1906-Getaria 1980) abandonando su localidad para fijar su residencia en la Península Ibérica. Conocemos que estuvo en Portugal, creamos a finales de los veinte, para posteriormente llegar a Asturias. En 1932 estuvo contratado por la firma de Giuseppe Ajello como capataz para su fábrica en Tapia de Casariego hasta 1935. Tras ese paso, es reclutado por Liborio Orlando para su filial de Cudillero pasando allí el periodo bélico y parte de la posguerra. Tras el cierre de la filial en 1942, es trasladado a Getaria como encargado general y responsable de la producción, residiendo en esta villa hasta el final de sus días. Su cometido en la costera se centraba en la compra y posterior tratamiento de la anchoa. Tras ello se dedicaba a cerrar los envases y en invierno a montar las latas, el rebordeado de las mismas para su posterior cierre, y a armar las cajas de madera que se utilizaban como embalaje de las latas. Permaneció con Liborio hasta 1959 año en el que vendió su fábrica a la importante empresa genovesa de Igino Mazzola, con la que solía trabajar el señor Orlando. Por dicho motivo Baldassare continuó como encargado de la misma. A partir de 1965 también se dedicaron a elaborar pequeñas partidas de filete de anchoa, manteniendo en invierno a un pequeño grupo de mujeres para su cometido. Las producciones nunca fueron voluminosas pues lo que demandaban desde Génova era anchoa de gran calidad en lo que Baldassarre tenía reconocida fama. No dejó nunca de trabajar. Un día antes de su fallecimiento, con sus 77 años, todavía estaba paseando por la fábrica. Tras su muerte la familia Orlando tuvo el bonito gesto de enterrarle a él y posteriormente a su esposa en el panteón familiar, como homenaje a su fidelidad y amistad de tantos años.

Por último señalar otros familias que trabajaron en España pero de los que desconocemos sus relaciones. El más importante parece ser que fue Pietro Cefalù que estuvo trabajando en Ondarroa los años 1905, 1906 y algo 1918, en Santoña (1907), en Mutriku (1910) y en Getaria (1911-1915). También hay referencias de un tal Santo Cefalù en Mutriku (1912-1914).

D'AMATO

Tres son las personas que llegaron aquí con ese apellido. En 1931 llegó a Cantabria Filippo D'Amato abriendo sendas fábricas en Laredo (1931-1935) y Colindres (1931-1933). Su aparición por nuestra costas estuvo influenciada por las historias narradas por su familia política, principalmente sus cuñados Giuseppe, Salvatore y Vito Marino que desde principios de siglo frecuentaban estos parajes.

El siguiente caso localizado fue el de Pietro D'Amato Zizzo (Porticello 1886-1956). Vino a España de la mano de su tío Gaetano Salvatore Zizzo. Posiblemente su desembarco en España se dio en las primeras décadas de siglo, acompañando a su tío por las diferentes filiales. Sabemos que estuvo en Ondarroa durante los años veinte, y que en los años treinta se encargó de la planta de Colindres hasta su cierre en 1939. De allí paso a la fábrica central de Santoña donde permaneció casi hasta el final.

En 1965 llegó el último, Gaetano D'Amato (Porticello 1937). Empezó su relación en el sector trabajando con un pariente suyo en Porticello llamado Bartolomeo D'Amato. Posteriormente estuvo empleado en la fábrica de Balistreri en Aspra, e incluso llegó a realizar alguna costera en Masara del Vallo (Trápani) elaborando sardina. Después de realizar el servicio militar, es informado por Vito Marino sobre

²⁵ LO COCO (2002: s.p.).



las posibilidades de trabajo existente en España. Con esa idea decidió trasladarse hasta Génova donde conoció a Vincenzo Marino con el que apalabró el contrato. Así en marzo de 1965 llegó a trabajar a la planta de dicho fabricante en Orio, pasando allí 8 días para ser posteriormente traslado a las filiales de Laredo y Santoña. Estuvo empleado en ellas hasta 1967. Un año más tarde fue enviado a la nueva factoría de la firma Marino en Sumbilla (Navarra) donde estuvo unos pocos meses. Tras ello decidió emplearse en otras industrias.

D'ACQUISTO

Una sola rama con este apellido apareció en nuestra costa, concretamente a Cantabria. Francesco D'Acquisto Roccapalumba (Porticello 1899-Santoña 1972) emigró de joven a EE.UU. concretamente a Chicago donde permaneció junto a sus hermanas y cuñados. Tras el crack del 29 decidieron desplazarse hasta la cornisa cantábrica para probar suerte en la elaboración de anchoa como ya habían hecho muchos convecinos suyos. En 1930 se instaló en Colindres, continuando con la labor hasta 1942. Un año antes decide buscar acomodo en la cercana villa de Santoña, primero ocupando un local de la calle González Ahedo, posteriormente se trasladó hasta la calle Eguileor (1948) y en 1954 construyó su propia fábrica en la calle Pérez Galdós centralizando allí la producción de salazón y también filete desde 1961. Con él entraron a trabajar sus hijos Andrea y Salvatore D'Acquisto Roccapalumba (Porticello 1934-Santoña 1984), siendo este último el continuador de la actividad tras su muerte, apareciendo su nombre en los listados a partir de 1975. Ocho años más tarde decide cerrar la fábrica. Comercializaron sus productos (salazón y filete) bajo la marca "Colimbo".

GANDOLFO

La presencia de este apellido fue testimonial. Probablemente Gaetano Gandolfo Lo Coco aterrizó por Castro Urdiales de la mano de tío Nicolò Lo Coco Cefalù, salazonero habitual en aquella localidad. Aunque las noticias encontradas no son muy concretas, sabemos que trabajó por lo menos desde 1924 a 1927, desplazándose el siguiente año a EE.UU. donde terminó residiendo.

LO COCO

Tres son las familias que estuvieron relacionadas con la industria del salazón, todas en territorio cántabro. Por el momento desconocemos si tenían alguna relación familiar entre ellas. El primero en aparecer fue Gaetano Lo Coco, que en 1907 realizó costera en la villa de Santoña. Los resultados no debieron ser fructíferos pues no vuelve a aparecer por los distintos listados de la época. El siguiente en llegar fue su hijo Nicolò Lo Coco Cefalù (Porticello 1898-1980). En su juventud trabajó como calafate en su aldea natal. Posteriormente de la mano de su tío Pietro Messina Busalacchi vino a trabajar en España. Sobre 1919 llegó a Castro Urdiales donde decidió quedarse a residir. Parece ser que en esos años entró a trabajar en la fábrica de salazón que poseían los señores Barcena y Cortazar, continuando con el último tras la ruptura de la sociedad en 1921. Ese relación laboral hizo que conociera a su hija Josefa Cortazar con la que contrajo nupcias en 1923. Su actividad conjunta perduró hasta 1929. Tras ella, decidió independizarse montando industria propia en 1930. Su actividad estuvo siempre vinculada a Castro Urdiales, siendo uno de los pocos casos de fabricante trasalpino longevo que apenas montó filiales por otra localidad. Tan sólo conocemos un solo caso de establecimiento en otro puerto, concretamente en Laredo en 1938. Quizás problemas coyunturales a la hora de adquirir pesca en el puerto castreño le empujaron a tomar tal decisión.

A través de la documentación para la renovación del número de exportación en 1941, sabemos que sus productos se comercializaban bajo la marca "L.C." abreviatura de sus dos apellidos, y que exportaba además de a su país de origen, a Malta y Túnez. Adentrados en los años cincuenta se dedicó a realizar producción a comisión para la empresa Consorcio Español Conservero hasta 1968. En los sesenta también su hijo Giacinto / Jacinto Lo Coco Cortazar (Porticello 1928-Castro Urdiales 2005) se involucró en el sector. En 1965 se le concedió licencia para ejercer la industria, y con ella empezó a realizar trabajos tanto para otros fabricantes e importadores, como por cuenta propia. Al mismo tiempo solicitó permiso para levantar una nave en el barrio de Sámano para utilizarla como nueva fábrica que estuvo operativa en 1967. A finales de esa década se centró en la fabricación propia. Con la idea de aumentar el negocio se trasladó hasta Castellón de la Plana con el fin de empezar a trabajar con la anchoa de aquella zona, instalando una industria en el Grao de Castellón, siendo uno de los industriales pioneros en desplazarse hasta aquella zona. En 1973 se hizo con las importantes marcas "Angelo Parodi fu Bartolomeo" y



“Conchilla Azul”, acción que impulsó su producción. En 1977 decidió establecerse en Santoña, en los locales de la firma Vella donde elaboró tanto filete como salazón. Ya en 1984, constituyó un par de sociedades, siendo la última de ellas –Conservas Nicola Lococo S.A.– con la que prosiguió sus trabajos hasta su definitivo cierre acaecido en 1996.

En los años veinte también llegó a España un hermano de Nicolò llamado Giuseppe Lo Coco (Porticello 1898-San Vicente de la Barquera 1943). Las referencias encontradas sobre su actividad no son muy concretas. Creemos que primeramente vino a trabajar con su hermano en Castro Urdiales. Posteriormente tenemos constancia de su residencia en San Vicente de la Barquera, dedicándose, principalmente, a la comercialización y también a la producción para casas exportadoras, no contando con marca propia. La elaboración la llevo a cabo en la villa citada, y en los años treinta en la cercana localidad asturiana de Llanes. Tras el periodo bélico regresó a la localidad cántabra, trabajando posiblemente para algún fabricante local. Desconocemos más datos hasta el momento.

Sobre los años veinte llegó al Cantábrico Andrea Lo Coco D’Amato (Porticello 1898-Santoña 1967). Éste es un claro ejemplo del ya comentado “fenómeno de arrastre” que tuvieron los sicilianos. Andrea, traducido en España como Andrés, llegó a Ondarroa de la mano de su tío Pietro D’Amato, que a su vez fue reclutado por su tío Salvatore Zizzo. Trabajó en un principio en la localidad vizcaína, siendo trasladado en 1930 a la nueva filial de Colindres donde permaneció hasta 1936. Pasados los primeros años de la Guerra Civil, se estableció de forma autónoma en dicha localidad (1938) instalándose en un primer momento en un pequeño local cercano a la cofradía vieja para poco después pasar a otro en la calle del Carmen donde permaneció hasta 1949. Posteriormente se trasladó a Santoña para trabajar nuevamente con su tío en la fábrica de Zizzo. En 1953 solicitó y obtuvo la licencia para la construcción de una fábrica en la calle La Verde, donde desarrolló sus trabajos a partir de 1956. Su producción abarcaba salazón, filete y conservas. En 1958 se dio de alta como fabricante de salazón su hijo mayor Alberto Lo Coco Irazola (Colindres 1932-Santoña 2003), hecho que repitió los años 1963-1965. A partir de esa fecha llevó las riendas del negocio familiar hasta 1971. Posteriormente fue su hermano pequeño Andrés (Colindres 1934) quien continuó con las labores en el periodo final, terminado la actividad en 1992. Comercializaron sus productos bajo las marcas “Conservas Loira” (acrónimo formado por los dos apellidos) y “Conservas Lococo”.

Por ultimo debemos de hacer mención de otro Lo Coco que visitó nuestras costas. Se trata de Giuseppe Lo Coco (Porticello 1905-2005). Pescador de profesión, sabemos que estuvo trabajando varias temporadas en Mutriku en la casa de Calogero Billante. En él quedó reflejado la otra aportación que conlleva este fenómeno migratorio. Por un lado exportaban su técnica para beneficiar la pesca, y por otra adquirían y asimilaban formación sobre la actividad pesquera desarrollada por los pescadores de nuestro entorno. Un intercambio de conocimientos que resultó beneficioso para ambas culturas. De este modo Giuseppe fue uno de los promotores e impulsores en Porticello de nuevas técnicas de origen español como fueron las redes de cerco, la motorización de los barcos de pesca y la utilización de focos o lámparas²⁶. Por último reseñar que en los años setenta también su hijo Pietro estuvo realizando alguna temporada en España.

MARINO

Este es otro apellido frecuente en nuestras costas. Son varias la familias que se emplearon en esta industria, alguna de ellas relacionadas entre sí como veremos. El primero en aparecer fue Pietro Marino, que debió de llegar, creemos que a Getaria, a principios de siglo. Posteriormente empezaron a venir varios de sus hijos entre ellos Gaetano, Santo y sobre todo Giuseppe Marino Messina (Porticello 1875-Ondarroa 1956) pasándose a nombrar como *Pietro Marino e Figli*. Los hermanos solían repartirse las tareas. Así mientras unos venían (el habitual por aquí fue Giuseppe), el resto se ocupaba en atender la fábrica de conservas y salazón que poseían en su aldea natal. Su campo de actuación fueron los puertos del País Vasco. Así además de la actividad en Getaria, que perduró hasta 1929, establecieron distintas filiales por Lekeitio (1907-1912), Mutriku (1913) y sobre todo Ondarroa (1907-1927). A partir de 1928 será Giuseppe quien prosiga con la actividad en Ondarroa hasta 1935 en la fábrica que levantaron entre 1918 y 1919 en la antigua calle San Ignacio. Además de salar la anchoa, se ocupaban en la elaboración de filete por lo menos desde 1916, siendo una de sus especialidades de la casa. Estos últimos se comercializaban bajo las marcas “El León” y “Las Medallas”²⁷. Señalar que fueron, junto a los Scola, una de las casas pioneras en la producción de dicho producto en el País Vasco. En 1923 ya tenemos constancia de la

²⁶ LO COCO (2002: 55).

²⁷ *Anuario del Comercio* (1916: 4.697).



ampliación de la gama de sus productos con las conservas y el escabeche, actitud no muy frecuente entre los italianos en esas fechas. Esta acción convirtió a la compañía en una de las más importantes de la localidad. Paralelamente sabemos que en los años treinta regentaban en su localidad natal una fábrica de conservas de tomate²⁸ y que en 1917 llegaron hasta Vigo donde abrieron una fábrica de salazón, creemos que por los mismos motivos ya comentados en el caso de los Busalacchi.

A partir de 1937 continuó con sus labores. En un primer momento se dio de alta como fabricante de salazón, elaboración que complementó con las conservas desde 1939. En 1945 sus hijos Pietro (Porticello 1908-1972) y Eduardo Marino Campisi (Porticello 1925-Ondarroa 2006) prosiguieron con ambas producciones bajo el nombre comercial de *Pietro Marino Campisi*. Entre 1955 y 1960 también trabajaron salazón en un pequeño almacén en Laredo. A principios de los sesenta Pietro continuó en solitario hasta 1972. Por su parte Eduardo también estuvo vinculado con la actividad durante unos años.

A principios del siglo XX llega otra rama a Cantabria. Giuseppe Marino D'Acquisto, de profesión traficante de pesca, montó un pequeño negocio de pescado salado en su pueblo en 1884. Conocedor de la técnica, se aventuró a emigrar temporalmente a España con la idea de realizar un primer ensayo en esta costa, estableciéndose en Santoña en 1907. Viendo los resultados, decidió en 1911 continuar con los trabajos acompañándose para ello de sus hijos varones, Santo (Porticello 1889-Laredo 1951), Salvatore (Porticello 1895-Roma 1972) y Vito Marino D'Amato (Porticello 1901-1986). A partir de esa fecha las visitas a la villa fueron habituales hasta 1928, registrándose tanto con su nombre como el de su hijo Salvatore. Paralelamente a su actividad en España, poseían pequeños almacenes, llamados comúnmente *magazzini*, en Porticello y en otros puertos donde beneficiaban la anchoa siciliana en los meses de la costera local que solía iniciarse en julio. El hijo mayor, Santo, decidió afincarse en Laredo tras su boda con Jesusa Linaje Arriaga en 1916, montando una fábrica de salazón en 1922. A partir de 1924 también elaboró filete en invierno, ampliando así sus días laborables y al mismo tiempo asegurándose la mano de obra en la costera. Esta idea fue muy frecuente entre los italianos que decidieron residir en España.

Pese a ello los hermanos prosiguieron con la actividad conjunta, expandiéndose por la geografía cántabra y vasca. La sede de Laredo tuvo dos periodos. El primero hasta 1929 y el segundo desde 1933 hasta 1938. Paralelamente Santo apareció por Castro Urdiales (1925-1928), Ondarroa (1925-1928) y Colindres (1933). Por su parte Salvatore abrió fábricas en Lekeitio (1932) y Getaria (1933-1935) y Orio (1932). Además en esos primeros años de la década de los treinta estuvieron trabajando en la villa de San Vicente de la Barquera sin poder precisar el tiempo. Por su parte el hermano pequeño, Vito, estuvo acompañando a ambos en las distintas plazas. Empleaban "Colombo" y "Giuseppe Marino fu Santo" como marcas comerciales. Tras la Guerra Civil abandonaron la actividad conjunta. Santo continuó los trabajos en su fábrica de la calle Emperador de Laredo. A partir de 1939 se encargó de la empresa su hijo José Marino Linaje quien incorporó la fabricación de conservas desde 1940. Permaneció en activo hasta 1980 de manera continua, dándose de alta nuevamente en 1985 y 1986. Comercializó sus productos con la marca "Pescatrice" y "La Romana", ambas empleadas por su padre con anterioridad. Por su parte Salvatore siguió viniendo por España en la década de los cuarenta, aunque no montó empresa propia, y Vito decidió quedarse en Sicilia trabajando en varios puertos y para varias empresas como encargado. También en los sesenta hizo algún viaje en temporada a España.

Las noticias del negocio en España que fue transmitiendo Giuseppe Marino D'Acquisto provocó la llegada de su hermano Leonardo. Comerciante de profesión, se instaló en un principio en Castro Urdiales (1921-1923), para posteriormente trasladar su industria a Laredo (1923-1934). Ese último año también apareció por Getaria. En 1931 reclutó a su hijo Giuseppe Marino Fricano (Porticello 1910-) para que le ayudara en las labores industriales. Posteriormente fue contratado por Vicente Marino para trabajar en su filial de Laredo. Con anterioridad otro hijo suyo, Bartolomeo (Porticello 1898-) parece ser que estuvo trabajando en la industria de Salvatore Marino Corrao en Lekeitio desde 1922 a 1927. Un tercer hijo llamado Salvatore también recaló en su juventud por las costas españolas para realizar alguna costera. Posteriormente montó fábrica de conservas de atún en Porticello.

Dos fueron los hermanos Marino Corrao que llegaron a España. El anteriormente citado Salvatore Marino Corrao (Porticello 1873-Lekeitio 1922) apareció por primera vez en Hondarribia en 1914. Regresó en 1917 para quedarse hasta 1921. En 1920 prueba en Lekeitio donde falleció en 1922 en plena costera. Según las investigaciones llevadas a cabo, parece ser que fue el citado Bartolomeo Marino, marido de una sobrina de su mujer (Caterina Marino Messina) quien se encargó de la producción hasta su cierre en 1927.

²⁸ *Annuario Generale* (1930). Información amablemente cedida por el profesor Nicoló Lo Coco (Porticello).



Antes de la llegada de Salvatore, aterrizó por Gipuzkoa un hermano mayor llamado Santo Marino (Porticello 1869-1933). De joven emigró a EE.UU, concretamente hasta Louisville (Kentucky) donde se empleó en la construcción del ferrocarril, lo que le permitió amasar un pequeño capital. Tras unos años decidió volver a Porticello con la idea de abrir algún negocio. Influenciado por los comentarios de los paisanos que vinieron a España, decidió en 1901 probar fortuna estableciéndose en Orio. Observando los resultados fundó su propia compañía en 1902 que llevó por nombre *Santo Marino fu Vincenzo*. Además de su actividad en la localidad guipuzcoana, sede central de la firma, alternó instalaciones por todo el Cantábrico, comercializando sus productos con su famosa marca "Il Gallo". Tenemos constancia de su actividad en los puertos de Castro Urdiales (1924-1928), Laredo (1929-1936), Zumaia (1925-1929), Lekeitio (1934-1935), Getaria (1933-1934), Ribadesella (1932/1934) y Ondarroa (1935-1936).

En esos años solía acompañarle su hijo Vincenzo / Vicente Marino Scardina (Porticello 1901-Génova 1967). Tras su boda con Carolina Orlando, hija del también fabricante Liborio Orlando, decidió fijar su residencia en Laredo en 1931 donde permaneció hasta el fin de la contienda bélica en España. En ese periodo continuó los trabajos en las plantas de Orio y Laredo, para posteriormente retomar la actividad en Lekeitio (1942-1944). Al inicio de esa década cambió su residencia desplazándose hasta San Sebastián, por motivos de índole mercantil (mayor proximidad a su planta central –Orio–) y educativos (búsqueda de mejores colegios para sus hijos). En 1949 volvió a cambiar de ciudad, yendo a vivir a Génova con la idea de ampliar sus negocios, convirtiéndose además de fabricante en importador. En un principio montó sociedad con un empresario genovés para en 1952 desvincularse de la misma y crear su propia empresa importadora. En esa década reinició su actitud expansionista abriendo filiales en Santoña en 1954 y Sumbilla (Navarra) en 1968. Su implantación en esa localidad interior estuvo motivada por la falta acuciante de personal en el periodo de la costera de la anchoa. Reseñar que contrató a un buen número de paisanos como encargados por sus fábricas como veremos al hablar de cada uno de ellos. En esos años en todas su plantas se elaboraban las dos producciones básicas: salazón y filete. Esta última comenzó a elaborarse en Laredo y Orio en 1962, Santoña en 1967 y en Sumbilla desde sus inicios.

En este periodo expansivo contó con la ayuda de sus hijos, los cuales se fueron incorporando de manera escalonada. El primero fue Santi Marino (Palermo 1931) que se incorporó tras finalizar sus estudios, posteriormente llegaron José / Giuseppe (San Sebastián 1943), que con apenas 19 años se pasaba temporadas sólo entre Laredo y Santoña, y también Liborio (Laredo 1938). El resto de hermanos se encargaron de la oficina comercial, siguiendo la importación y las ventas por medio de sus agentes repartidos por toda Italia, formando así la sociedad *Fratelli Marino* poco antes de morir Vicente. La faceta productiva en España la siguieron llevando los hermanos Santi y José, con el nombre de su padre, apareciendo ya en 1973 bajo el nombre y dirección de Santi Marino Orlando. Bajo su mando se fueron cerrando paulatinamente las filiales, primero la de Laredo (1969), luego Santoña (1974), Sumbilla (1978) y por último la principal en 1986, que fue comprada a los Dentici en 1971 y que vino a sustituir a la original asentada en el casco urbano. Paralelamente los hermanos establecidos en Génova continuaron con la actividad comercial formando la firma *COMARCON S.a.S. di Giuseppe Marino* en 1972, empresa dedicada a la importación y distribución de salazón. En la actualidad José Marino, junto a su hermana Annalisa, continúan con la empresa, comercializando túnidos, verdel, sardinas, y sobre todo anchoa, bajo las clásicas marcas familiares del "Gallo" y el "Cannone".

Otra rama Marino que desembarco por el País Vasco fue la de Angelo Marino D'Amato. Su interés por el negocio de la anchoa estuvo motivado por las recomendaciones de su familia política, los Scola. De este modo llegan a Ondarroa sobre 1911 trabajando en esta villa hasta 1914. En 1918 apareció su hijo Gaetano Marino Scola (Porticello 1882-Mutriku 1954) en la misma localidad. De allí pasó a Getaria, localidad que parece ser ya frecuentaba con anterioridad. En 1919 contrajo matrimonio con Zenona Iruretagoyena, centrando sus trabajos en esa villa hasta 1934. En ese periodo también estuvo viniendo algunas temporadas su hermano Santo. En 1936 trasladó la industria a Mutriku donde permaneció hasta su muerte. El negocio continuó bajo las manos de su hijo Eladio hasta su definitivo cierre en 1973. Esta casa se dedicó en exclusiva al salazón.

Nuestras averiguaciones nos indican la aparición de otro familiar, si bien la documentación consultada no nos permite asegurar totalmente su identidad. Nuestra hipótesis nos llevan a citar a un sobrino de Angelo llamado Pietro Marino Busalacchi (Porticello 1875-). Siguiendo nuestras investigaciones sabemos que recaló en Laredo, muy probablemente aleccionado por su primo Pietro Mesina, que ya con anterioridad frecuentó nuestra costa. Allí se casó con Emilia Manzanedo pasando a residir temporalmente en dicha localidad. Creemos que allí estuvo trabajando, bien a su nombre o para alguna firma italiana ya instalada. Si tenemos constancia fehaciente de su actividad en Getaria (1912/ 1924-1929) y en Lekeitio (1915-1916). Por el momento desconocemos más noticias al respecto.



El último Marino en llegar al Cantábrico tiene un marcada y larga tradición en el sector. No en vano Alfredo Marino Marino (Porticello 1935) es nieto, hijo y sobrino de fabricantes por la rama materna y paterna. Sus padres, Vito Marino D'Amato y Paola Marino Campisi, eran hijos de los ya señalados Giuseppe Marino D'Acquisto y Giuseppe Marino Messina respectivamente. En abril de 1950 hizo su primer viaje a Ondarroa para trabajar en la fábrica de su *nonno* materno. Tras la muerte de éste, continuó tres años más junto a sus tíos para en 1960 independizarse y formar una sociedad con un fabricante italiano. Tras terminar la campaña solía ser contratado por otras firmas italianas para supervisar la producción y encargarse del cerrado de las latas. En 1962 disuelve la sociedad y forma otra junto a su tío Eduardo para elaborar salazón hasta 1966. Un año más tarde entró a trabajar a la fábrica de su mujer María Pilar Martínez de Luco (hija y nieta de fabricantes), con la que se casó en 1965. En ese periodo aparte de elaborar salazón y conservas se dedicaba a trabajar a comisión para otros fabricantes, actividad que le generó pingües beneficios. En 1968 compró un pequeño terreno como almacén. Más en su cabeza estaba la idea de crear su propia empresa y montar fábrica, hecho que consiguió en 1990 trasladándose al cercano polígono de Gardotza (Berriatua). De este modo junto a sus hijos Víctor y José Antonio, y posteriormente Iñigo, Josu y Xabi, nace la compañía "Marino Martínez de Luco Mar-Mar S.L." empresa que continúa en la actualidad elaborando conservas de túnidos y salazón de anchoa.

MESSINA

El principal integrante de este apellido fue Pietro Messina Busalacchi (Porticello 1859-Mutriku 1927). Como otros tantos vecinos de aquella aldea su actividad estaba relacionada con la pesca. Empezó su relación con el salazón de la mano de su mujer Antonina Cefalù Balistreri, hija de un tratante de pescado. Alcanzó grandes conocimientos sobre la elaboración de anchoa por lo que fue reclutado para venir a España a principio del siglo XX. Posteriormente parece ser que trabajó de manera independiente, realizando producciones para otros. Tenemos constancia de su actividad en Santoña (1908-1915) y en Mutriku desde 1924 hasta su fallecimiento en abril de 1927.

Por último hacer referencia a otros dos portadores de ese apellido de los que desconocemos sus posibles relaciones. Ambos casos se dieron en Ondarroa, correspondiendo a Angelo Messina (1910-1913) y Gaetano Messina (1915).

SANFILIPPO

Otros de los apellidos capitales. Los Cefalù, los Scola y los Sanfilippo, primeros apellidos en arribar a las costas españolas a finales del siglo XIX, estaban relacionados entre sí por varias ramas, hecho que permitió una rápida transmisión de información sobre la calidad de la anchoa y las posibilidades de trabajo existentes aquí. El primer integrante de ese linaje fue Ludovico Sanfilippo Busalacchi (Porticello 1870-1966). Según testimonios familiares llegó a España, concretamente a Santoña en 1888 de la mano de su cuñado Marino Scola Alioto, que era el responsable de las filiales de la *Società Commerciale di Alessandria* en España. Continuó empleado en dicha compañía hasta 1908, año que se independizó convirtiéndose de este modo en fabricante. Se trasladó a Ondarroa donde permaneció hasta 1923. En esos años aparte de su propia fabricación se encargó de las producciones de otras firmas, por ejemplo de la holandesa de Jhon Lub (1913-1915). Posteriormente se desplazó hasta Bermeo (1927-1930) y de allí a Mutriku (1932-1936). Desde 1922 incorporó a las labores a su hijo Domenico Sanfilippo Ferrante (Porticello 1908-Santoña 1978), acompañándole en los distintos puertos citados. En 1937 y 1938 se presenta ya de forma independiente en Mutriku. Tras esa experiencia decidió emplearse en otras empresas. De este modo llegó a San Vicente de la Barquera y a Cudillero donde fue contratado por Salvatore Orlando. En 1943 es enviado a Santoña para dirigir su filial en aquella localidad, asentándose definitivamente. En 1961 se desvincula de la firma y junto a su mujer montaron una industria independiente, trabajando salazón de manera continua desde 1964 hasta 1971, y filete los últimos cuatro años. Utilizaron como marca comercial el nombre de su mujer M^a Antonia Marqués. Hoy en día un nieto de este último todavía está relacionado con el sector en Santoña.

Posteriormente a Ludovico llegó también su hermano Lorenzo (Porticello 1879-1959). Desconocemos fehacientemente su aterrizaje en el Cantábrico, si bien cabe la posibilidad de que viniera con su hermano a la citada compañía y que siguiera sus pasos²⁹. En 1911 contrajo matrimonio con Lucrecia Cefalù Cefalù, hermana de los fabricantes Francesco y Giuseppe. Desde 1917 ya tenemos constancia cierta de su

²⁹ Hay constancia de la compra de pesca en Ondarroa por un tal Lorenzo (1908-1909) sin que podamos hasta el momento concretar la identidad.



actividad de manera autónoma, montando su primera fábrica en Bermeo donde permaneció hasta 1937. En 1919 aparece por Ondarroa y Santoña y posteriormente en Lekeitio en 1920, como responsable de la *Società Commerciale*, y posteriormente de manera independiente (1923-1924). En 1926 formalizó una curiosa sociedad junto al comerciante José María López Tapia, denominada "López Tapia-Sanfilippo Limitada" por tan sólo un año. El objetivo de la misma fue la elaboración de anchoa en salazón para la casa *Vittorio & Parodi di Angelo* de Génova, ocupándose Sanfilippo de las labores mercantiles. Además de elaborar salazón, también probó con el escabeche de túnidos (1925-1927) con marca propia. Probablemente también trabajó dicho producto al anterior socio en la industria que abrió en la villa desde 1928 a 1931.

Además de ellos hay referencias a la estancia durante varias temporadas de un familiar suyo llamado Matteo Sanfilippo del que, por el momento, no hemos podido determinar su grado de parentesco. También sabemos de un tal Francesco Sanfilippo que estuvo comprando anchoa en Ondarroa durante la costera de 1914.

La siguiente familia emparentó con ellos de forma lejana³⁰. Las historias y noticias de su estancia influyeron en la posterior llegada de otros integrantes. Éste es el caso de Frank Sanfilippo (Porticello 1848-1906), primer integrante de la saga que llegó a España en 1896 empleándose en la *Società Commerciale*. Tras él vino a trabajar para la misma compañía su hermano Ignacio Sanfilippo Mercurio (Porticello 1868-1952) sobre los primeros años del siglo XX. En sus habituales temporadas acabó arrastrando a su hijo Giuseppe Sanfilippo Sanfilippo (Porticello 1907-Santoña 1989) el cual apareció por Bermeo con 17 años. Posteriormente fueron habituales sus visitas a la villa vizcaína más no fue la única. Desde su llegada hasta su posterior asentamiento fijo en 1933 tanto el padre en solitario como con el hijo estuvieron en diferentes campañas en los principales puertos cantábricos e incluso gallegos: Hondarribia, Getaria, Mutriku, Lekeitio, Santoña, Colindres, Laredo o Candás entre otras. En 1933 decidieron abandonar su relación con la firma norteña, estableciéndose definitivamente en Santoña. Comienzan a encargarse de la fabricación en la filial de Liborio Orlando; al mismo tiempo realizaron trabajos a comisión para otros fabricantes e importadores e incluso desarrollaron una pequeña producción con marca propia. Con el inicio de la Guerra abandonaron España. Ignacio decidió quedarse en Porticello trabajando por temporadas como *maestro salatori* en varias casas establecidas en Sciacca y en otros puertos sicilianos. Por su parte Giuseppe se alistó a las tropas italianas con la idea de regresar a Santoña.

En 1938 se afincó en esta localidad retomando las mismas actividades ya desarrolladas en los años treinta. Paralelamente amplió su actividad con otros negocios complementarios como fue la barrilería y serrería donde se confeccionaba desde barriles, a las cajas para el embalaje de las latas e incluso los propios discos para la prensa, y las tinas. En 1950 tras el cierre de la filial de Liborio Orlando, se centró en su faceta comisionista y de supervisión, encargándose de las compras y de la elaboración de las producciones de varias firmas importadoras principalmente para Vicente Marino (con el que trabajaba como socio industrial), y otras como Silvano Burgassi (Florencia) o Mario Battista Del Puy (Asti) entre otros. A principio de los sesenta decidió dar un paso y montar industria propia. Se ubicó en la localidad de Argoños, haciendo la primera prueba en 1963. El siguiente año trabajó en sociedad junto a Francesco Cefalù, y a partir de 1965 de manera independiente, registrándose con el nombre de su segunda mujer Luisa Suarez Abascal. Hasta esa fecha continuó con las producciones para las firmas italianas. En 1963 cierra la serrería y se centró en exclusiva en la producción propia bajo la marca "Sanfilippo" o con las de sus compradores. En 1974 su hijo Ignacio (Santoña 1951) comenzó a aparecer por la fábrica. Pese a que en un principio sus miras profesionales estaban destinadas a otros sectores, poco a poco se fue involucrando y aprendiendo la técnica y los secretos del salazón que tan bien conocía su padre. Definitivamente se incorporó en el negocio familiar constituyendo junto a su padre y su mujer la firma "Salazones del Cantábrico S.A. (SALAZONSA)" en 1985. Ese mismo año inauguraron una nueva planta, siendo la sede actual. Esta planta será abandonada para trasladarse próximamente a una nueva fábrica en la entrada de Santoña. Ignacio continuó con la política familiar, trabajando únicamente salazón. Desde el 2009 también produce series limitadas de filete en envases exclusivos.

SAPUPPO

A finales de los cincuenta los hermanos Giuseppe y Francesco Sapuppo Tarantino vinieron a España con la idea de aprender el oficio y las técnicas para salar la anchoa. Para dicho fin fueron a la casa de su tío Domenico Tarantino en la villa de Laredo. Tras unos primeros años de formación fueron empleándose en distintas empresas. El primero en llegar, Giuseppe, estuvo trabajando en la fábrica de G. Battista Orlando

³⁰ Una tía de Vincenza Sanfilippo, mujer de Ignacio, estaba casada con un primo de los padres de Lorenzo y Ludovico Sanfilippo.



en Laredo, luego en la de Álvaro de Blas (yerno de G. Battista Orlando) en Colindres, creemos que después estuvo en la industria de Giuseppe Marino Linaje, para terminar contratado por Vicente Marino. En un principio estuvo en la filial laredana para en 1968 trasladarse a la nueva planta de Sumbilla como encargado. Por su parte Francesco comenzó su actividad junto a su tío trabajando para Salvador Orlando en Laredo, para posteriormente emplearse en las fábricas de Álvaro de Blas en Colindres y Castro Urdiales.

SCOLA

Posiblemente se trate de uno de los apellidos con más renombre en el mundo salazón, tanto por su actividad propia como sobre todo por su importante papel a la hora de implicar a otros familiares y descubrir ese negocio a sus paisanos. Estamos ante un apellido de largar tradición en el sector. Todos los Scola que arribaron a España son diferentes ramas de un mismo tronco. En el inicio de todos está Bartolomeo Scola Balistreri (Porticello 1778-) pescador de profesión. De sus ocho hijos, tres son los que nos interesan. Por orden de llegada a España empezamos por los hijos de Baldassare Scola Cefalù (Porticello 1822-). Tratante de pescado en su aldea natal, transmitió las técnicas sobre la forma de salar el pescado a sus hijos, los cuales, posiblemente, continuaron con la labor en su pueblo. La destreza adquirida hizo que la compañía pionera en visitar las costas españolas, la de *Angelo Parodi fu Bartolomeo*, reclutara al hijo mayor Mariano Scola Galioto (Porticello 1855-1908) para que le hiciera la producción y aleccionara a los distintos empleados (sicilianos y españolas) que iba contratando. Cabe la posibilidad de que fuera partícipe, junto a Angelo Cefalù (su cuñado), de aquel primer viaje en barco a las costas del golfo de Vizcaya. Dado el primer paso, otra compañía del norte, la *Società Commerciale de Alessandria*, le contrató como encargado y representante en España de la firma, apareciendo por Santoña sobre 1888. A partir de esa fecha la compañía inició una fase expansionista con la apertura de filiales por los principales puertos del Cantábrico como Bermeo (1892), Ondarroa (1895), Laredo (1896), Lekeitio (1898), Santander (1903), Pasaia (1907) e incluso en el puerto gallego de Vigo (1901)³¹, delegando en Mariano las distintas facetas industriales. Para asegurarse la calidad de la producción recurrió a personas de su total confianza, repartiéndolos por las distintas fábricas. Es así como llegan sus hermanos Giovanni Antonio Scola (Porticello 1867-) y Bartolomeo Scola (Porticello 1879-Ondarroa 1958). El primero estuvo por las fábricas de Lekeitio y Bermeo para posteriormente tras la muerte de Mariano, ejercer como delegado de la citada empresa, ampliando el número de establecimientos (habitualmente por corto espacio de tiempo) en Castro Urdiales (1908), Lastres (1911), Getaria (1911), Mutriku (1913) y Mundaka (1915).

Su otro hermano Bartolomeo, estuvo principalmente en Ondarroa desde 1898 aunque también estuvo algunos periodos en la filial viguesa. Sin embargo pasado los años y observando los beneficios que les repercutía a las grandes compañías norteñas el negocio del salazón, decidió independizarse y montar su propia industria. Primero alquiló un almacén en la zona del ensanche (antiguo cine). Posteriormente, y tras su boda con la ondarresa Victoria Basaguren Echaburu (Ondarroa 1881-1967) en 1914, se desplazó al barrio de la Magdalena estableciéndose en un edificio compuesto por planta baja (destinada a fábrica) y viviendas, avicinándose definitivamente en la villa³². Además sabemos que tuvo paralelamente otra fábrica de salazón operativa en Porticello, posiblemente llevada por sus familiares. Observando las fábricas paradas en la temporada invernal, Bartolomeo almacenó unos barriles y en invierno inició la fabricación de filete de anchoa, lo que le permitió asegurarse obreras cualificadas para la temporada, y a la vez, ampliar los días laborables en el taller. El inicio de dicha acción se produjo en 1916, siendo uno de los pioneros en esta elaboración en el País Vasco. Comercializó esta especialidad como el resto de sus productos bajo la marca "La Estrella". En 1925 amplió su oferta con la elaboración de *thon mariné* para el mercado galo.

Con el inicio de la Guerra española, la mujer y los hijos se trasladaron a Bilbao y se embarcaron en un barco alemán junto con otras familias italianas, que les llevó a San Juan de Luz, para desde allí retornar a Sicilia donde permanecieron un año. Por su parte Bartolomeo decidió quedarse con la idea de retomar la actividad cuando las condiciones lo permitieran, hecho que se produjo en 1937. En 1945 trasladó su industria a unas nuevas y mayores instalaciones en la actual calle Iñaki Deuna, donde impulsó la elaboración de conservas. En 1948 formalizó junto a sus hijos la sociedad "Bartolomeo Scola e Hijos S.R.C."³³, siendo su hijo Baltasar (Ondarroa 1916-1983) quien poco a poco se responsabilizó de la faceta industrial. Cerró sus puertas en 1973. Paralelamente en 1954 su hija mayor, M^a Rosario Scola Basaguren

³¹ Las fechas hacen referencia al año de inicio de la actividad.

³² Su fábrica se localizaba en el barrio de la Magdalena, en las cercanías del puente viejo de Ondarroa, que en parte pertenecía territorialmente a Berriatua. Por esta razón tanto él como otros fabricantes (entre ellos Busalacchi y Zizzo) aparecieron inscritos en la matricula industrial de aquella localidad. En este caso a partir de 1923. También hay referencias sobre la actividad en dicha localidad en alguna temporada.

³³ En 1956 se convirtió en "Hijos de Bartolomeo Scola S.R.C."



se separó de la sociedad para montar, junto a su marido Armando Magliani Polenta, natural de Osimo (Ancora), empresa propia que giró bajo su nombre, y se dedicó a la elaboración de salazón. Estuvo en activo hasta 1975.



Vista de la fachada principal y casa de Bartolomeo Scola. Ondarroa, c.1920. (Fotografía amablemente cedida por Vitori Scola).

Sobre 1912 recaló por Ondarroa Baldassare Scola Sanfilippo (Porticello 1891-Ribadesella 1962), hijo de Mariano Scola. Vino a trabajar a la casa de su tío Bartolomeo donde aprendió el oficio. Tras los primeros años de aprendizaje es enviado por las distintas fábricas de la *Societá Comercial*, por lo menos a las de Laredo y Santoña. Entre 1917 y 1919 estuvo dado de alta en los listados de Bermeo, probablemente para la citada firma. Siguiendo la anchoa por el Cantábrico llegó hasta Ribadesella en 1924, alquilando una nave en la entrada de la localidad e iniciando la fabricación por su cuenta³⁴. Los siguientes años prosiguió visitando aquella villa. Allí conoció a la riosellana Irene Fernández con la que contrajo matrimonio en 1929. Un año más tarde compró a su suegro un solar en la zona conocida como El Portiellu donde levantó su fábrica y casa, asentándose definitivamente en la localidad y comenzando a elaborar también filete. En los años de la Guerra Civil la familia regresó a Sicilia, volviendo a Ribadesella en 1938 tras permanecer unos meses en casa de sus tíos de Ondarroa. Pese a encontrar desmantelada su fábrica reinició la actividad ampliando sus productos con la elaboración de conservas y escabeches de bonito y chicharro, además de los filetes de anchoa tanto en aceite, como con alcaparras e incluso con salsa royal, siendo una de sus especialidades. Utilizó como marcas comerciales "La Trinacria", "La Siciliana" y "BSM". Tras su muerte se hizo cargo del negocio su hijo Mariano (Ribadesella 1930) hasta 1969. Ese año se incorporó al consorcio conservero asturiano denominado F.A.C.S.A. (Fabricantes Asturianos de Conservas S.A.) donde permaneció por un tiempo.

Otro Scola que llegó por el Cantábrico fue Felice Scola Sanfilippo (Porticello 1865-). Primo de los anteriormente citados, estuvo toda la vida vinculado con el sector. Aprendió el oficio de su padre, Vincenzo Baldassare Scola Cefalù, que ya se dedicaba a la elaboración de pescado en su pueblo. Felice montó fábrica de salazón en Porticello, siendo uno de los principales fabricantes de principio del siglo XX. De allí dio el salto a España a conocer la calidad de la anchoa de la que tanto había oído hablar. Llegó por primera vez en 1908, instalándose en Santoña por una temporada, y en Ondarroa donde continuó hasta 1914. También abrió industria en Mutriku (1910-1911), y por último se trasladó a Castro Urdiales donde permaneció desde 1920 a 1923. Tras este periodo regreso a su localidad natal.

Por último mencionar otro Scola que apareció por un solo puerto. Se trata de Salvatore Scola. Las informaciones no son muy abundantes pero según nuestras pesquisas parece ser que era sobrino segundo

³⁴ CASTAÑO (2006: 57-62).



de los anteriores. Según nos informan era una persona entendida en el arte de salar. Su estancia en nuestra costas se localizó en Bermeo, estando elaborando salazón entre 1923 hasta 1935.

TAGLIAVIA

La aparición de este apellido, como la de una rama de los Tarantino, estuvo ligada a la familia D'Acquisto. Donato Tagliavia Corona (Porticello 1881-1969) y Salvatore Tarantino Sapienza, estuvieron casados con dos hermanas de Francesco D'Acquisto, llamadas Giovanna y Giuseppa respectivamente. Los tres cuñados marcharon con sus mujeres a EE.UU. retomando el camino de vuelta tras el crack del 29. Tras ello decidieron dirigir sus miras al negocio del salazón, apareciendo de manera escalonada por las localidades situadas en la desembocadura del Asón. Donato fue el último de los tres en regentar un establecimiento de salazón. Se dio de alta en Santoña en 1935 ocupando un local al inicio de la calle Eguileor. Allí elaboró salazón, y a partir de 1959 también filete hasta su definitivo cierre en 1966. En 1965 comenzó la andadura su hijo Andrés / Andrea Tagliavia D'Acquisto (Porticello 1928-Bilbao 2010) en un local de la calle Juan de la Cosa, trabajando ambas producciones hasta 1972. Su otro hijo, Gaetano, también estuvo vinculado con el sector.

TARANTINO

Como veremos más adelante, la mayoría de los Tarantino (incluido su familia paterna) provienen de Sant'Elia, sin embargo Giuseppe Tarantino Marino (Porticello 1915-Orio 1982) fue el único caso encontrado de nacimiento en aquella aldea. Sus dos ramas familiares estuvieron relacionados con la pesca. Su madre era hermana del fabricante Santo Marino Corrao, mientras que su padre trabajó en la almadra de Solanto en las proximidades de Porticello. Su historia en nuestra costa se inició en 1931. Con apenas 15 años, llegó a Orio a trabajar en la fábrica de su primo Vicente Marino, en la costera de la anchoa. Continuó apareciendo por esta localidad hasta el inicio de las hostilidades en España. Posteriormente es reclutado por el ejército italiano para combatir en la Segunda Guerra Mundial. Terminada la contienda retomó el camino a Orio, completando su aprendizaje sobre la actividad salazonera. En la fábrica conoció a la que sería su futura mujer, quedándose a residir definitivamente en dicha localidad, pasando a ocupar el puesto de encargado de la fábrica. Su actividad en la citada empresa perduró hasta su fallecimiento, tras lo cual siguió como en cargada su esposa hasta 1986. Paralelamente trabajó de manera independiente salazón y filete en un local en Aia en los años 1965 y 1966, vendiendo su producción a Salvador Orlando.

ZIZZO

La involucración del *cavaliere* Gaetano Salvatore Zizzo Tarantino (Porticello 1872-)³⁵ en el sector estuvo influenciada por su familia política. Tras su enlace con una hermana de los Scola Alioto en 1904, decidió cuatro años más tarde dar el salto a España. Posiblemente la cercanía de su familia condicionó la elección de Ondarroa como sede central, abriendo en los primeros años varias filiales por el entorno vasco y cántabro. Comenzó su actividad con la apertura de una fábrica en Ondarroa (1908-1935)³⁶, otra en Getaria en años alternativos entre 1908 y 1915, y una más en Castro Urdiales (1908-1911). Posteriormente realizó una experiencia en Mutriku (1910-1912) y de allí se trasladó a Santoña, abriendo la que con el tiempo se convertiría en la fábrica principal (1912-1960). Como ya hemos comentado con anterioridad, contó con la colaboración de su sobrino Pietro D'Amato en las labores de producción desde sus inicios. En 1930 abrió su última filial en Colindres que estuvo operativa hasta 1939. Un año después sabemos que estuvo dado de alta como fabricante de conservas en Santoña, posiblemente con la idea de producir filete. Tras el episodio bélico, cerró la planta colindresa y centró la actividad en la fábrica de Santoña situada en la calle General Salinas hasta su definitivo abandono en 1960.

A principios de siglo hizo su primer viaje otra rama de los Zizzo. Sobre 1906 Francesco Zizzo Cefalù (Porticello 1883-1969) fue contratado por la casa genovesa de *Domenico Pelazza* como técnico del salazón, trabajando en las plantas de Bermeo y Ondarroa. Tras el fin de la campaña volvía a Sicilia continuando con la elaboración de anchoa por distintos puertos de aquella zona. Tras la primera temporada, prosiguió acercándose anualmente a nuestra costa estando siempre vinculado a la citada compañía. En su última etapa trajo consigo a su hijo con la idea de enseñarle el oficio. Con apenas 14

³⁵ Solía aparecer con ambos nombres en los listados, si bien los vecinos de Porticello le recuerdan como Gaetano.

³⁶ Como sucedió con su cuñado Bartolomeo, desde 1924 pasa a estar registrado en Berriatua.



años Giuseppe Zizzo Lo Coco (Porticello 1920-Mutriku 2009) estuvo trabajando en la filial bermeana, repitiendo el siguiente año. Tras la Guerra Civil vuelven a Sicilia y comienzan a trabajar por distintos puertos italianos. Francesco hizo campañas en la península de Istria donde parece ser que tenía fábrica Pelazza, y Porto Empedocle (Agrigento). Por su parte Giuseppe frecuentó el puerto de Sciacca, uno de los principales centros sicilianos de la anchoa. La visita a este enclave para hacer temporada fue bastante común entre los salazoneros sicilianos que regresaron de España tras el inicio de la guerra. Tras la entrada de Italia en la 2ª Guerra Mundial, Giuseppe fue llamado a filas. Una vez finalizado ese periodo volvió a trabajar con su padre siempre como empleados.

En 1953 retomó el camino a España. Dos años más tarde contrajo nupcias con Giuseppa Billante (Sant'Elia 1929), entrando a trabajar en la fábrica de su suegro Calogero Billante en Mutriku junto a su cuñado hasta 1976. En 1980 empezó a trabajar de manera independiente comprando las antiguas instalaciones de Viuda e hijo de Domingo Arruti en Mutriku, y constituyendo junto a su hijo Francisco Mª Zizzo Billante (San Sebastián 1956) y su sobrino Pietro Di Quarto una sociedad denominada "Zizzo Billante Hermanos S.A.". En 1982 entró su otro hijo varón Calogero Zizzo ocupándose del departamento de producción. Ese mismo año se jubiló Giuseppe pasando Fran a ocuparse de la gerencia y administración hasta el 2009, sucediéndole en el cargo Santi Di Quarto en la actualidad. Su producción se centra en la elaboración de anchoa (salazón y filete) y túnidos en conserva exportando un 60% de su producción principalmente a Italia bajo la marca "Condor", comprada a la familia de Giovanni Billante en 1984. Desde el 2006 lanzó al mercado otra marca denominada "Costa Vasca" enfocada al producto de formato pequeño.

5.1.1.2. Sant'Elia



Vista de la playa de Sant'Elia (2011).

ALIOTO / GALIOTO

Conocemos dos ramas distintas de este apellido. El primero fue Angelo Alioto Balistreri (Sant'Elia 1889-Castro Urdiales 1977). Hijo y nieto de pescadores, su llegada a nuestras costas se produjo a principios de siglo. Con 17 años vino a trabajar para la firma de *Eugenio Cardini & C.* en Getaria y posteriormente también en Ondarroa, teniéndole localizado en dicha localidad en 1915. Tras el periodo bélico español, regresó al País Vasco realizando varias costeras en Getaria en la fábrica de Salvatore Orlando, y en Mutriku en la casa de Giuseppe Billante. Existen testimonios de su adaptación a las localidades citadas, atreviéndose incluso a jugar a pelota en el frontón de Getaria en sus tiempos libres. Su buen hacer hizo que el señor Orlando le reclutara con el fin de enviarlo como encargado a su nueva planta de Castro Urdiales, permaneciendo en ella desde 1951 hasta 1958. En los últimos años su hijo Gaetano Alioto D'Acquisto también estuvo empleado en dicha firma. Tras su cierre se desvincularon del sector, montando una heladería al estilo italiano y salón de té.

Los segundos en aparecer llegaron en la década de los veinte concretamente a la villa de Lekeitio (Bizkaia). En 1927 los hermanos Francesco (Sant'Elia 1895-Pittsburgh 1977) y Angelo (Sant'Elia 1901-



Pittsburgh 1988) Galioto³⁷ Machi inician sus trabajos en un local propiedad del gremio de pescadores bajo el nombre comercial de *Gaetano Alioto e figli*. Sin vinculación directa con el sector, su aterrizaje estuvo influenciado por los comentarios sobre el negocio que les fueron trasladando sus amistades establecidas en la villa, entre ellos Giovanni Billante y Francesco Busalacchi. Su producción se centró principalmente en la elaboración de salazón en lata, siendo muy reducido su producción en barriles. En su primer año envió a la dársena de Génova 15.000 kgs brutos de mercancía y el siguiente 17.900 kgs, exportando como dato curioso un barril de verdel, un pescado escasamente valorado en aquellas fechas³⁸. Tras este periodo retornaron a su tierra. Parece ser que el pequeño, Angelo, regresó otro par de años (1933-1934) para hacer costera en Getaria. Este último año se casó con Rosina Tarantino (hija de Giovanni Tarantino, salazonero habitual en Mutriku), decidiendo un año más tarde emigrar a EE.UU donde vio más oportunidades de ganarse la vida como ya hicieron algunos primos suyos e incluso su hermano Francesco.

Por último apuntar dos nombres los cuales no hemos podido concretar su localización geográfica. Se trata de Antonino Alioto (1902), natural de la provincia de Palermo, que estuvo trabajando en Lekeitio en 1927 (para alguna firma allí radicada), en Getaria (1928-1934), y por último en Santoña entre 1938 y 1940. El otro caso encontrado, también en Getaria, fue el de Sebastiano Alioto, industrial que elaboró anchoa en los años de 1933 y 1934.



Operarias trabajando en la fábrica de los hermanos Francesco y Angelo Alioto en Lekeitio. Año 1927. (Foto amablemente cedida por Frank Galioto).

BILLANTE

Fueron varios integrantes de la misma familia los que frecuentaron nuestra costa. Sus asentamientos se localizaron, principalmente, en el tramo fronterizo entre Bizkaia y Gipuzkoa, convirtiéndose con el paso de los años en firmas estables, longevas y totalmente integradas tanto a nivel industrial (incorporación de producciones típicas como las conservas y escabeches) como social, convirtiéndose en familias totalmente arraigadas en los pueblos residenciales.

La historia de la familia Billante se gestó desde su juventud. Giuseppe, Calogero y Giovanni, los hijos mayores de Gioacchino Billante Arcoletto (Sant'Elia 1856-1941), marino mercante de profesión, decidieron

³⁷ Solían estar inscritos en la documentación de la época con ambos apellidos Alioto o Galioto.

³⁸ Archivo Municipal de Lekeitio, sig. 1451, exp.1, f^{os}. 151, 160, 162-166, y sig. 2004/10.



embarcarse en la aventura americana como tantos paisanos suyos, con el fin de buscar mejores oportunidades de vida. Tras su vuelta a Sicilia su cuñado Antonino Dentici les informó del negocio existente en la costa española, decidiendo invertir sus capitales en la industria de la anchoa. El primer Billante en aparecer fue Calogero Billante Alioto (Sant'Elia 1886-Mutriku 1975). En su estancia en los EE.UU., concretamente en California, se dedicó al sector de la fruta, primero empleado en negocios de venta y más tarde como inspector de calidad de la fruta para una empresa. Posteriormente regresó a su tierra, para en 1912 dar el salto hasta Mutriku donde abrió una industria de salazón. En los primeros años contó con la colaboración de su hermano Giovanni (Sant'Elia 1894 -San Sebastián 1978) que con anterioridad también había estado trabajando en América, primero en Milwaukee y posteriormente en Denver. Con el estallido de la 1ª Guerra Mundial Calogero fue llamado a filas abandonando momentáneamente la actividad. Es en ese periodo cuando el padre de ellos, Gioacchino, emprendió el camino al País Vasco para atender y ayudar en el negocio a su hijo. Tras el fin de la contienda bélica Calogero volvió a trabajar con su hermano. Adentrados en la década de los veinte inician un periodo de expansión por los puertos cercanos. Según los datos manejados las tareas estaban bien definidas. Calogero se ocupaba de la fábrica matriz mientras que Giovanni se encargaba de las filiales. Así entre 1920 y 1921 existen referencias a la instalación física en Ondarroa. Entre 1925 y 1932 vuelven a aparecer por la citada localidad con el nombre de "Billante Hermanos" en sus cuatro primeros años y con Giovanni en los últimos. Paralelamente Giovanni abrió otra filial en Leketio entre 1927 y 1934. En 1932 decidieron abandonar sus instalaciones del muelle para construir una nueva fábrica en las inmediaciones del campo de fútbol que contaría con planta industrial y viviendas, anunciándose en sus membretes comerciales como Billante Hermanos o Fratelli Billante en aquellos años. Desde 1934 simultaneaban la elaboración de escabeche y salazón. Tras el inicio de la guerra la familia se trasladó a Sicilia para volver en 1937 a retomar la actividad en la fábrica.

En 1939 los hermanos decidieron separar sus caminos, montando cada uno empresa propia. Calogero se quedó con la planta mutrikuarra, donde comenzó a trabajar escabeche desde 1941, y conserva y filete desde 1946, convirtiéndose en una conservera más dentro del tejido empresarial de la villa. Para ayudarle en las labores industriales incorporó a su hijo Gioacchino (Sant'Elia 1917-Mutriku 2000) y posteriormente a su yerno Giuseppe Zizzo. Durante ese periodo la empresa tomó como firma comercial "Calogero G. Billante", denominación que se conserva en la actualidad³⁹. En los años dorados de la pesca de anchoa optaron por abrir una filial en la cercana localidad de Ondarroa que permaneció en activa desde 1954 hasta 1974. Tras la muerte de Calogero los cuñados decidieron separarse, quedándose Gioacchino con las instalaciones de la firma, tanto con la fábrica como con un almacén en el barrio de Mijoa. En la toma de esta decisión contó con el apoyo de su hijo Carlos (Mutriku 1947), quien abandonó su trabajo de abogado y economista para implicarse en el negocio familiar y así dar continuidad a la empresa. A punto de jubilarse Gioacchino pasó tres años junto a su hijo enseñándole el oficio en la antigua fábrica situada en Mutriku para en 1979 desplazar toda la industria a la nave de Mijoa donde prosiguen en la actualidad elaborando túnidos y anchoa bajo las marcas clásicas ya utilizadas por Calogero: "La Carlito" (en honor a su nieto Carlos), "La Vincenza" (nombre de su mujer), "Excellence" y "San Marco". Señalar que el logotipo de la marca principal, utilizado desde 1919, presenta la unión de las banderas de Italia, Trento y Trieste.

Mientras que Calogero se decantó por Mutriku, su hermano Giovanni se desplazó a Ondarroa en 1939 donde montó fábrica en unos pabellones lindantes al río propiedad de Victoriano Celaya. Allí empezó a trabajar salazón para ampliar su actividad con el escabeche y la conserva entre 1941 y 1945, retomando dichas producciones en 1949 ya hasta su cierre. En 1957 formalizó una sociedad titulada "Billante y compañía S.R.C" en la que estaban presentes su yerno José Antonio Sánchez Ocaña Arriola (Ondarroa 1923-1982) y el vecino de Ondarroa Victor Portu. Comercializó su producción bajo la marca principal "Condor" que posteriormente fue vendida a Zizzo Billante. En los años de la sociedad también utilizó otra marca titulada "Aries". En 1974, tras una ampliación de capital, se disolvió la sociedad prosiguiendo la actividad su yerno hasta su óbito.

El tercer hermano también emigró a América. El primer destino de Giuseppe Billante Alioto (Sant'Elia 1883-Mutriku 1976) fue Milwaukee (Wisconsin) donde se empleó como capataz en la construcción de la red ferroviaria. Posteriormente se desplazó a Denver (Colorado) donde ya residía una hermana. Allí trabajó como encargado en un almacén de distribución de fruta. Tras varios años, regresó a Sant'Elia en 1914 para casarse con Rosalia Alioto, no volviendo a cruzar el océano. Gracias a sus conocimientos del inglés se embarcó en los barcos de viajeros como interprete, navegando por la zona europea. Tras el fin de la Gran Guerra viendo la prosperidad de sus hermanos, decidió abandonar la navegación para establecer una industria de salazón. De este modo llegó a Mutriku en 1921 ocupando un local en la zona del puerto,

³⁹ La "G" se mantuvo en honor a Giovanni como cofundador de la empresa.



concretamente en el terreno donde se emplaza la fábrica de hielo. Tras el comienzo de la guerra en España, viajó con su familia a Sicilia permaneciendo allí varios años. En ese periodo continuó elaborando salazón por su cuenta en un pequeño almacén en Sant'Elia, actividad que parece ser venía realizando por lo menos desde 1930. Al mismo tiempo fue contratado por el importador La Rocca de Bari para elaborar atún en su fábrica de Palermo, y también se trasladó alguna temporada a Mazara del Vallo para trabajar sardina. Paralelamente en su aldea se dedicaba a la compra venta de alimentos como bacalao y frutos secos, regentando también un comercio de venta de comestibles con anterioridad. En 1942 retomó el camino a Mutriku continuando con el trabajo en temporada de anchoa en una fábrica situada en el muelle, cercana a la antigua Cofradía de Pescadores. Desde 1944 comenzó a fabricar escabeche, y en 1949 conserva y filete, optando por asentarse definitivamente y trasladar a su familia, hecho que sucedió en 1946. En 1950 su hija Giuseppa Billante contrajo matrimonio con Salvatore Guttadauro Scola (Porticello 1908-Mutriku 1990), entrando así su yerno a trabajar en la empresa familiar. Su involucración en el sector fue sencilla puesto que poseía nociones sobre el tratamiento de la anchoa en su aldea natal⁴⁰. Ambos prosiguieron con las labores hasta la muerte de Giuseppe. Tras ese hecho fue Salvatore quien continuó llevando la empresa hasta su cierre en 1981 por falta de relevo familiar. Comercializaron sus productos bajo la marca "Giuseppe Billante".

Por último el pequeño de la saga Nunzio Billante Alioto (Sant'Elia 1902-Pittsburg 1969) también probó fortuna en esta industria. Al igual que sus hermanos, de joven trabajó en Estados Unidos, concretamente en Pittsburgh (Pennsylvania). De allí se trasladó a Mutriku trabajando una temporada en la fábrica de sus hermanos Calogero y Giovanni, y otra en la de Giuseppe, con el fin de aprender la profesión. Tras ese periodo se trasladó a Castro Urdiales en 1926 con la idea de abrir fábrica propia. Posiblemente su amistad con Giuseppe Lo Coco le hizo decantarse por aquella villa. Su actividad fue corta, abandonando en 1928 para desplazarse nuevamente a Pittsburgh donde permaneció el resto de su vida.

BUSALACCHI

Este apellido se convirtió en el segundo apellido siciliano en aparecer de manera independiente por el Cantábrico y el primero de los de esta aldea. Pese a su origen el fundador Gaetano Busalacchi Busalacchi (Sant'Elia 1877-Porticello 1934), conocido allí como *Re-Tano* (Rey Gaetano), apodo que hacía mención a su poderío económico que alcanzó, paso su vida residiendo en Porticello donde nacieron sus hijos y su mujer. Fue un industrial importante, destacando por su marcada vocación expansionista así como por la elevada concentración de filiales abiertas al mismo tiempo desde sus inicios. Su arribada a las costas españolas se dio en fecha temprana, concretamente en 1888 con apenas once años. Probablemente vino de la mano de su primo Ludovico Sanfilippo, encargado de la *Società Commerciale*. Tras unos años aprendiendo el oficio junto a su familiar, se desvinculó pasando a montar negocio independiente en 1905, estableciéndose para tal fin en Ondarroa y Santoña. La primera localidad se convirtió en los años iniciales en la sede central, teniendo operativa dicha fábrica hasta 1916. En la villa cántabra por el contrario, el trabajo fue esporádico, estando tan sólo otra temporada más (1907) quizás por no convenirle dicha plaza. Este motivo puede ser el causante de la búsqueda de nuevos asentamientos. De este modo Gaetano y su hermano Ludovico montan sendas fábricas en la vecina localidad de Laredo en 1907. Ludovico repitió el siguiente año junto a su hermano Pietro. Por su parte Gaetano alargó su permanencia en dicha plaza hasta 1936, convirtiendo a la fábrica laredana en la principal, tras el progresivo cierre de las filiales. Para la producción fueron incorporando a distintos familiares, con conocimientos en la técnica del salazón. Domenico Tarantino Sanfilippo fue uno de ellos.

Asentadas las bases, inició un periodo de crecimiento con la búsqueda y establecimiento de nuevas filiales por los principales puertos con el fin de aumentar sus producciones, prueba inequívoca de su importancia. Entre 1908 y 1912 sabemos que estuvo comprando pesca en Lekeitio, quizás para trabajarla en algún local de aquella villa o para trasladarla a su fábrica central⁴¹. Entre 1909 y 1911 trabajó en la villa de Bermeo, también en Mutriku (1910-1911), Getaria (1910-1911), y en Asturias, concretamente en Lastres (1911-1912), convirtiéndose en una de las firmas sicilianas pioneras en aparecer por dicha comunidad en dicho año. Por último en 1920 decidió probar en Lekeitio realizando una sola temporada. Por esos años fue involucrando en el negocio a sus hijos mayores Francesco (Porticello 1902 -1983) y Domenico (Porticello, 1905-Cudillero, 1992) y posteriormente al pequeño Pietro Busalacchi Sanfilippo (Porticello 1910-Piamonte 1945) el cual estuvo trabajando junto a sus hermanos. De este modo comenzaron a aparecer sus nombres en las nuevas filiales de la década de los veinte. Así Francesco

⁴⁰ Su madre era prima de Bartolomeo Scola.

⁴¹ La matrícula industrial de 1910 no nos señala su actividad por lo que existen dudas al respecto.



apareció por Berriatua⁴² (1922-1923), Castro Urdiales (1922-1924) y Lekeitio (1923-1927)⁴³, llevando también las riendas del negocio laredano en su fase final. Por su parte Domenico se estableció en Cudillero (Asturias) sobre 1928, localidad donde se casó un año más tarde, y donde permaneció hasta 1936. Ese año decidió abrir una nueva industria en Luarca, abandonando la producción por motivos de la guerra en 1937. Tras ella sabemos que Francesco estuvo alguna temporada trabajando con Vicente Marino y con algún otro industrial en Bermeo. Pietro fue llamado a filas por el ejército italiano en la 2ª Guerra Mundial donde halló su muerte. Por su parte Domenico continuó trabajando montando fábrica en Porticello y Porto Azurro (Isla de Elba) en la región de la Toscana, comercializando producto bajo su marca "Oro", y realizando producción para la importante firma de la Genepesca. En 1958 decidió volver a España, si bien problemas con su nacionalidad le impidieron darse de alta como empresario autónomo. Por dicho motivo se dedicó a trabajar para otros, por ejemplo para Giovanni Battista Orlando, Herrerro Hermanos S.A., Eteberto A.Bravo, Rafael Díaz, etc. Los trabajos los desarrollaba en Asturias principalmente, si bien alguna costera se desplazó hasta Colindres.

DENTICI

La historia de este apellido en el mundo del salazón se inició ya con Calogero Dentici Tarantino (Sant'Elia 1838-) pescador y elaborador de salazón a pequeña escala, y responsable de la transmisión del arte a sus vástagos. De todos sus hijos, dos, acabaron visitando y viviendo en nuestro entorno. El primero fue Antonino Dentici Tarantino (Sant'Elia 1872-Ondarroa 1958). Al igual que los Billante, con los que emparentó tras su boda con Vincenza Billante (hija de Gioacchino), emigró al Nuevo continente en busca de prosperidad. Se ubicó en Denver (Colorado) dedicándose a la recogida de fruta y a la venta al por mayor. Tras su enlace matrimonial viajó con su mujer estableciéndose allí hasta principios de siglo. Sobre 1909 decidieron volver a su pueblo. Con el pequeño capital acumulado se desplazó al País Vasco con la idea de montar una industria del salazón como hicieron muchos convecinos, entre ellos su primo Gaetano Salvatore Zizzo o Giuseppe Sparacino quienes con anterioridad ya frecuentaban la costas cantábrica. Ese hecho se dio en Ondarroa en 1912, instalándose en unos almacenes existentes en el solar del antiguo cine, para posteriormente trasladarse a un pabellón de la calle Antiguako Ama. En 1914 llegó para trabajar junto a su hermano Francesco Dentici (Sant'Elia 1884-San Sebastián 1963), trasladándose a Mutriku con al idea de abrir otra fábrica. Como hiciera Antonino, y con anterioridad otros hermanos, se desplazó a Denver con apenas 14 años, dedicándose como su familia al sector de la fruta, convirtiéndose en un mayorista del sector. Pasó unos quince años viajando por EE.UU alcanzando gran dominio del idioma. Tras acumular cierto Capital tomó los mismos pasos que su hermano. En los primeros años trabajaron bajo el nombre de *Fratelli Dentici di Calogero* y la marca "Giulietta", manteniendo ambos locales como centros de producción. Parece ser que la sociedad se deshizo a finales de la década de los veinte⁴⁴, quedándose Antonino en la fábrica de Ondarroa y Francesco en la de Mutriku.

Antonino continuó con la elaboración de salazón no abandonando ni en el periodo bélico. Compaginaba sus estancias en Mutriku y en Sant'Elia, siendo el representante municipal de esa fracción en el Ayuntamiento. Fue nombrado *cavaliere* por sus méritos civiles. En los años de la posguerra estuvo trabajando escabeche y conserva con la marca "Colombia". De 1943 a 1945 fue baja probablemente por los problemas para la exportación que existían en el mercado mundial. Tras ello volvió a trabajar anchoa hasta 1960, año que toma las riendas del negocio su hijo Calogero Dentici Billante (Sant'Elia 1909-Ondarroa 1990). La entrada del vástago provocó una regeneración de las instalaciones con el fin de adecuarlas a la elaboración de conservas y filete. Viendo que la nave ondarresa se empezaba a quedar obsoleta, buscó suelo industrial donde poder construir una nueva fábrica. Ante la falta de terreno en la villa pesquera llegó a un acuerdo con el suministrador de las cajas, vecino de Markina, para la adquisición de un solar sobre el que levantó una nueva fábrica con vivienda en 1961. Tras este paso comercializó sus productos bajo la marca "La Marquinesa". En los años ochenta entraron a trabajar con el padre sus hijos Antonino y José Ángel, continuando este último con la actividad tras la muerte del progenitor. En 1994 José Angel se unió con Ignacio Orlando Olasagati y su hijo Matteo Orlando Isetti (hijo y nieto de Salvatore Orlando) para formar una sociedad que lleva por nombre Conservas Dentici S.L., ampliando ese mismo año sus instalaciones con una nueva nave donde empezaron a trabajar productos bajo las marcas de ambas familias. Estuvo ocupando el puesto de gerente y vicepresidente hasta su muerte en 2009.

⁴² Sobre la localización en dicho municipio ver nota 32.

⁴³ Tanto en Castro Urdiales como en Lekeitio aparecía el nombre de su padre en los registros industriales, si bien documentación de otra índole nos señala a Francesco al frente de las mismas.

⁴⁴ En el periodo republicano Antonino ya comercializaba producto a su nombre.



Por su parte Francesco Dentici, que se casó en Mutriku en 1918 con María Concepción Barrenechea, continuó con sus trabajos en Mutriku. Sobre 1930 abandonó sus primitivas instalaciones situadas en las cercanías del puerto para construir una nave amplia situada en las proximidades del campo de fútbol. En 1933 ya sabemos que trabajó puntualmente algo de bonito y paparda. En el periodo bélico mandó a su familia a Italia, embarcados en un barco en Ondarroa con destino San Juan de Luz, de allí hasta Génova y posteriormente a Sicilia. Él se quedó al frente del negocio, consiguiendo en plena incautación de latas para las tropas republicanas, que le firmaran un recibo por cada una de ellas. Tras el fin de los acontecimientos en Mutriku su familia regresó a la villa guipuzcoana. Desde 1938, y de forma continua, añadió el pescado en escabeche a su producción, y desde 1948 las conservas y filete. Paralelamente trabajó salazón en Ondarroa desde 1939 hasta 1966, tuvo un local como almacén de salazón en Getaria, y levantó una fábrica en San Asensio (La Rioja) a mediados de los cincuenta con la intención de proveerse más fácilmente de mano de obra. Esta filial estuvo en activo hasta los años setenta.

En 1956 aparece el nombre de su hijo mayor Pedro Eduardo Dentici Barrenechea (Mutriku 1918-San Sebastián 1982) como continuador de la actividad en Mutriku. Paralelamente su hermano Carlos Alberto (Mutriku 1921-San Sebastián 2003) se hizo cargo de la nueva fábrica levantada en Orío en 1958. De este modo ambos hermanos, junto a su hermana Antonina y la madre de ellos, constituyeron en 1959 la nueva firma social de la empresa "Hijos de Francisco Dentici S.R.C.". Pese a esa distribución formal, ambos hijos continuaban a las ordenes de su padre hasta su fallecimiento en accidente a su regreso de Italia en viaje comercial. En 1968 la firma se convirtió en "Conservas Dentici S.A.". Además de los locales reseñados, a principios de los setenta tuvieron arrendado un local en Ondarroa donde trabajaron salazón, además de otro pabellón industrial cercano a su fábrica. Durante el transcurso de esa década se fueron cerrando sus factorías, primero la de Orío (1971) y por último la sede central de Mutriku en 1976.

SCARDINA

El integrante de esta familia que llegó al País Vasco conocía muy bien la coyuntura existente en nuestros puertos. Giuseppe Scardina Billante (Porticello 1874-) tenía relaciones familiares con dos sagas de fabricantes habituales en nuestro entorno. Por una parte era primo de los hermanos Billante, por parte materna, y por otra cuñado de Santo Marino Corrao. Los primeros fueron los que le ayudaron a la hora de buscar instalación. Se dedicó a las labores comerciales (compra y venta de anchoa en salazón), viniendo a trabajar en el periodo prebélico, siendo su estancia corta. Estuvo presente en Lekeitio (1933-1934) y en Ondarroa (1935-1936). En un principio residió en Porticello para posteriormente trasladarse a Génova. Tras su muerte fue enterrado en la localidad siciliana.

SPARACINO

Según nuestras referencias la familia Sparacino ya poseía cierta vinculación con el sector. Sabemos que Giuseppe Sparacino Blandino (Solunto 1815-Sant'Elia 1855) se inscribía como traficante o comerciante (creemos de pesca) a mediados del siglo XIX. Posiblemente este fundamento favoreció la pronta llegada de su hijo Giuseppe Sparacino Alioto (Sant'Elia 1855-) de manera independiente, convirtiéndose en uno de los primeros vecinos de aquella aldea en aparecer por nuestra costa. Su destino fue Lekeitio, comenzando su actividad en 1909. Un año más tarde abrió otra fábrica en Mutriku durante el bienio 1910-1911. Paralelamente continuó con el trabajo en la villa vizcaína donde permaneció hasta 1927 siendo uno de los pocos casos de fabricantes con apenas filiales en otros puertos. Desde 1917 conocemos la llegada de su sobrino Giuseppe Sparacino Pellicane (Sant'Elia 1891-) para ayudarlo en la elaboración. Por último señalar que una sobrina suya, Giovanna Sparacino emparentó con un Tarantino como veremos a continuación.

TARANTINO

Son varias las familias que se dedicaron al negocio de la anchoa con este apellido. El primero en presentarse por el Cantábrico fue Giovanni Tarantino Billante (Sant'Elia 1864-1947). Profesionalmente sabemos que se dedicó al comercio sin que podamos concretar el tipo de productos con los que negociaba, no siendo deseable la idea de los relacionados con el mar. Creemos que fue descubriendo el negocio del salazón a raíz de su enlace con Giovanna Sparacino Billante en 1894, siendo su tío Giuseppe Sparacino Alioto, el informador de la aventura española lo que determinó su traslado. Llegó a Mutriku por primera vez en 1912, trabajando en los locales de la antigua escabechería de la familia Yurrita, alojándose en las dependencias del hotel existente sobre la fábrica y que también fue explotado por la citada familia. Tras el fin de la temporada en el País Vasco, retornaba a Sicilia ocupándose en otras actividades no



relacionados con la mar como por ejemplo en las minas de azufre de Lercara Friddi (provincia de Palermo) hasta donde viajaba con parte de su familia. En los años treinta también estuvo trabajando salazón en un pequeño almacén en su localidad natal. Sus campañas en Mutriku se alargaron hasta 1936, siendo destacable su fidelidad a dicho puerto, no apareciendo por ningún otro. Fue un caso excepcional entre los sicilianos que llegaron en el primer tercio del siglo XX.

Otra rama que acabaron instalándose en España fueron los Tarantino Sanfilippo. Con toda seguridad su decisión estuvo influenciada por los relatos transmitidos por los hermanos de su cónyuge Antonina Sanfilippo, que como ya hemos comentado, frecuentaban los puertos cantábricos. Con anterioridad a su llegada a nuestro entorno sabemos que Francesco Tarantino Sanfilippo (Sant'Elia⁴⁵ 1867-), pescador de profesión, viajó a finales del siglo XIX por San Juan de Luz y por otros puertos franceses a confeccionar barriles para el envasado de la pesca. En 1912 hay constancia de su dedicación al beneficio de la anchoa en la villa de Getaria por lo menos hasta 1915. Posteriormente regresó a Porticello ocupándose en la pesquería del atún en la almadraba de Solanto (Santa Flavia)⁴⁶. Sin poder datar exactamente las fechas, nos es conocida la venida de sus hijos en los años anteriores a la guerra Civil. El mayor Salvatore Tarantino Sanfilippo (Sant'Elia 1895-Laredo) se movió por los puertos de Getaria, Ondarroa, Bermeo, Laredo e incluso alcanzó Galicia.

Por su parte su hermano Domenico / Domingo (Sant'Elia 1902-Laredo 1980) estuvo empleado con su tío Gaetano Busalacchi en Laredo, adquiriendo allí los conocimientos necesarios para desarrollar la actividad. Como la mayoría de los italianos con el comienzo de la guerra del 36 volvieron a sus casas. Sobre 1939 Domenico regresó a España con el fin de emplearse en alguna casa ya establecida como técnico salador. Los primeros años es contratado por Vicente Marino y destinado a la fábrica de Orio por varias temporadas. Sabemos también que estuvo alguna temporada por Asturias y que en 1944 formalizó contrato con Salvatore Orlando para trabajar en su fábrica de Getaria por un año. En 1946 se fue nuevamente con Vicente Marino, esta vez para trabajar como encargado de su filial laredana, pasando a residir en dicha villa durante el resto de su vida. Sobre 1955 terminó su relación profesional con la citada empresa, pasando a ser contratado nuevamente por Salvatore Orlando como encargado de su fábrica en Laredo hasta 1961. Un año más tarde firmó contrato con Giovanni Battista Orlando para la elaboración de 50.000 kilos de anchoa. Tras ello se dio de alta como fabricante comenzando a trabajar por su cuenta, y al mismo tiempo encargándose de la venta y distribución de mercancías de otros fabricantes. La actividad propia cesó en 1973⁴⁷.

Además de realizar su trabajo Domenico se encargó de aleccionar a varios sobrinos suyos. Aparte de los hermanos Sapuppo ya citados, asumió la instrucción industrial de los hijos de su hermano Salvatore. El pequeño Antonino Tarantino Pizzo (Sant'Elia 1930-Laredo 1970) llegó a Laredo en 1950. Trabajó con él en la casa de Vicente Marino, continuando en dicha empresa tras la marcha de su tío. Poco tiempo después de su aterrizaje trajo a su padre a trabajar aquí, residiendo en dicha localidad hasta su muerte. En 1951 llegó su hermano mayor Francesco (Sant'Elia 1927-Bermeo 2003). Tras un par de años a las ordenes de su tío es enviado a Pasajes a trabajar en la fábrica de Salvatore Orlando donde aumentó sus conocimientos en el tratamiento y conservación del pescado al elaborar en dicha fábrica conservas y escabeche. Allí continuó su vida laboral hasta que en 1962 es trasladado a la filial de Orlando en Bermeo donde permaneció hasta su jubilación en 1989. Además de salazón en dicha planta también se trabajaron otros productos de la anchoa como el filete y la pasta, además de conservas de bonito. En los últimos años su hijo Antonio (San Sebastián 1959) le estuvo acompañando en la fábrica aprendiendo de él sus conocimientos. Tras el cierre de la fábrica de Orlando, en 1990 decidió instalarse por su cuenta en las antiguas instalaciones de Conservas Guria en Gernika. formalizando en 1994 la sociedad "Sistakoa S.L." y comercializando su producto bajo las marcas "Sistakoa" y "Nino Tarantino". Cesó su fabricación en el 2005. Posteriormente siguió con la elaboración de anchoa trabajando en otros países como Argentina o Perú, encargándose de la producción para otros fabricantes. Actualmente continúa en dicha labor, alargando la tradición en el sector de dicho apellido.

En los años treinta llegó otra rama de este apellido. Salvatore Tarantino Sapienza (Sant'Elia 1895-Santoña 1982) nació en el seno de una familia humilde y vinculada con la pesca desde la época de su abuelo. Como muchos paisanos suyos se desplazó muy joven a EE.UU. Con trece años ya estuvo trabajando en una explotación minera en Brooklyn (Virginia Occidental). Trabajando duro amasó un

⁴⁵ Tenemos dudas sobre el lugar exacto de su nacimiento. Creemos que fue Sant'Elia porque fue el lugar donde se casaron sus padres y nacieron varios hermanos. Tampoco es descartable Porticello.

⁴⁶ Para conocer la historia de la *tonnara solantina* ver LO COCO (2006)

⁴⁷ Para la historia de este industrial contamos con documentación manuscrita amablemente facilitada por su hija Antonia Tarantino.



pequeño capital que remitía a Sicilia para ayudar a la familia. Tras su unión con Giuseppa D'Acquisto volvió a viajar a dicho país para estar junto a sus cuñados D'Acquisto y Tagliavia. Tras el crack del 29 decidieron retornar a Sicilia y de allí a España, concretamente a Cantabria, con la idea de montar negocios. Salvatore abrió su primera fábrica en 1932 en la calle González Ahedo esquina con Juan de la Cosa. El citado local fue quedando pequeño para el volumen de anchoa que trabajaba, lo que motivó la compra de unos terrenos municipales para edificar una nueva y más amplia nave en 1946. Paralelamente abrió una filial en Colindres (1948) y en 1954 construyó otra nueva fábrica en Laredo la cual estuvo operativa hasta 1960. Tras ese cierre se quedó con las dos plantas santoñesas elaborando en ellas salazón y también de filete desde 1956 a gran escala. Según avanzaba en edad, intentó involucrar en la industria a uno de sus yernos con la idea de dar continuidad al negocio⁴⁸. Así a finales de los sesenta Salvatore Scardamaglia (Palermo 1921) decidió abandonar su trabajo y aparecer por Santoña con la idea de ayudar y aprender el oficio. Tras unas pocas temporadas abandonó la villa y retornó a Sicilia. De este modo Salvatore continuó en solitario hasta su jubilación en 1974.

En la villa cántabra las personas vinculadas con el sector le recuerdan por sus grandes conocimientos en el arte de salar y sobre todo por su sabiduría a la hora de comprar la pesca en lonja, adivinando con gran precisión los tipos de anchoa que se presentaban en las muestras. Todavía se cuenta una anécdota de unos marineros santoñeses que llegaron al puerto de Mutriku a descargar anchoa los cuales llamaban a la romana la "Tarantino" en referencia a la citada exactitud del industrial.

Además apuntamos un par de casos de los que apenas tenemos noticias. El primero hace referencia a Giuseppe Tarantino Crivello. Sabemos que en 1927 se casó en Bermeo con una mujer oriunda de la localidad murciana de Águilas, inscribiéndose en el registro como fabricante. Probablemente pudiera estar empleado en alguna de las nueve fábricas regentadas por italianos o en alguna otra de las muchas que en ese año estuvieron en activo en dicho puerto. El otro caso respondía al nombre de Gaetano Tarantino y tan sólo sabemos que estuvo trabajando en Getaria en los años 1935 y 1936.

Por último señalar a un comerciante oriundo del *comune* de Santa Flavia (sin poder concretar la fracción) llamado Giuseppe Crisci que estuvo en Lekeitio en 1927. Como él probablemente hubo muchos más nombres que vinieron alguna temporada al Cantábrico sin que por el momento hayamos podido localizarlos.

5.1.2. Terrasini⁴⁹



El puerto de Terrasini sobre 1900. (Fotografía amablemente cedida por Giambona Benedetto.Terrasini).

La historia de los salazoneros de esta localidad se resume en tres familias que posteriormente fueron arrastrando a otras con las que normalmente compartían parentesco. Es de desatacar la emigración de muchos de los pescadores y tratantes de pesca de esta localidad a varios puertos de África, especialmente a El Kala (Argelia) y Tabarka (Túnez) con la idea de elaborar salazón de sardinas y anchoas. Esta acción se

⁴⁸ Su otro yerno, Gioacchino Billante, ya estaba ocupado en la fábrica de su padre.

⁴⁹ Para la redacción de este capítulo he contado con la inestimable colaboración del investigador local Agostino Tocco que amablemente me facilitó multitud de datos.



dio en el periodo posterior a la unificación de Italia y estuvo condicionada por la existencia de una coyuntura social, política y pesquera (ricas zonas de pesca) favorable al desarrollo de sus intereses. En el caso de los de esta población, las nuevas sobre la potencialidad pesquera de esa zona fueron transmitidas por Henri D'Orleans, duque D'Aumale, uno de los primeros gobernadores de Argelia, y propietario de un palacio y terrenos en Terrasini.

GUSMANO – CUSIMANO – CUSUMANO⁵⁰

Estos tres apellidos proceden de una misma rama que con el paso del tiempo, y sin conocer exactamente el motivo, fue transformando el apellido inicial. Proviene de una familia tradicionalmente dedicada a la venta de sal y pescado salado. La saga que llegó posteriormente a España desciende del matrimonio formado por Giovanni Battista Gusmano Tocco y Antonina Pizzimenti Di Mercurio. Tuvieron no menos de ocho hijos, estando todos los varones, excepto uno que emigró a EE.UU., dedicados a la actividad pesquera y sobre todo al salazón, tanto en Terrasini como en España y Argelia. El primero en arribar al Cantábrico, y el más importante, fue Antonino Gusmano Pizzimenti (Terrasini 1871-Santoña 1963) que con anterioridad a su llegada ya había estado elaborando en las costas tunecinas y argelinas. Vino a Santoña en 1896 contratado por la empresa de *Eugenio Cardini* de Livorno, una de las pioneras con las ya comentadas del norte⁵¹. Como sucediera con otras familias ya desarrolladas como los Scola o Sanfilippo, la firma empezó a montar filiales por todo el norte para lo cual Antonino fue llamando a sus hermanos con la idea de ayudarlo en las tareas, encargándoles de la dirección y producción en las filiales. Tras unos primeros años en Santoña se desplazó a Ondarroa en 1902, localidad que se convirtió con el paso del tiempo en la sede central de la firma.

Ese mismo año ya le acompañó en su viaje su hermano Salvatore (Terrasini 1868-) siendo el responsable de dirigir varias de las nuevas filiales que se fueron abriendo hasta 1918, año en el que parece ser falleció. La primera fue la de Laredo que estuvo operativa desde 1903 hasta 1924. En 1905 se estableció nuevamente en Santoña, prosiguiendo la actividad a nombre de Antonino desde 1919, y por último abrió una más en Bermeo (1908-1912). Por su parte Antonino se encargó de expandirse por las cercanías, concretamente por Lekeitio (1908-1926), Mutriku (1912-1913) y Getaria (1911-1935), si bien hay hipótesis que datan el inicio en este puerto en fechas anteriores. En el caso de la lonja lekeitiarra fueron ambos hermanos los que alternaron la dirección. Entre 1904 y 1906 su hermano mayor Alfonso (Terrasini 1856-), junto con su hijo Giovanni Battista Gusmano Grillo y su nieto Andrea, estuvieron colaborando en la fábrica de Ondarroa. Como hicieron varios vecinos y familiares suyos, Alfonso viajó con anterioridad hasta Argelia para dedicarse a la elaboración de salazón. No serán los únicos parientes implicados en el negocio. Como veremos posteriormente fueron varios los sobrinos y familiares de Antonino que acabaron montando industria propia tras pasar temporadas junto a él.

En 1927 amplió el número de plantas con una nueva en Bermeo activa hasta 1938 de manera continua. Al principio de los treinta parece ser que se desvinculó de la firma livornesa, comenzando su andadura en solitario. Una rotura comercial que no fue total pues como sucedió con otros fabricantes (Sclaverani, por ejemplo) continuaron realizando producción para ellos pero no de forma exclusiva, pasando a trabajar ya con marca propia. Así para 1930 levantó fábrica en la villa santonesa comercializando producto con la marca "Estrella". Además de continuar con el trabajo en Ondarroa, Santoña, Getaria y Bermeo, siguió la migración de la anchoa estableciendo una filial en Ribadesella en la que trabajaron varios sobrinos suyos desde 1931 hasta 1938. Paralelamente también volvió a trabajar en Lekeitio en el trienio 1934-1936 tras el cierre de la histórica fábrica de Ondarroa (1933). Terminadas las refriegas en territorio cántabro, continuó la producción en la central de Santoña desde 1938, volviendo posteriormente a Ondarroa por un solo año (1939) y también a Lekeitio (1941-1944). La otra filial importante, la de Bermeo, retomó la actividad en 1941 en el local de la calle San Martín contando como marcas comerciales además de la ya citada "Estrella", "Pavo Real", "Aguila" y "Antonino Gusmano". Tras la muerte de Antonino en 1963 continuó con las fábricas de Santoña y Bermeo su hijo, el abogado Giovanni Battista Gusmano Balestrieri (Ondarroa 1918-Santoña 2000) compaginando la actividad en el Cantábrico con la desarrollada con anterioridad en Terrasini donde regentaba una fábrica de conservas y salazones en la zona de La Punta⁵². En 1974 cerró la filial bermeana centrando la actividad en el territorio cántabro hasta su definitivo abandono en 1988.

⁵⁰ Como veremos en el desarrollo del capítulo, en infinidad de ocasiones se entremezclan distintos apellidos derivados del primero. Me decanto por enunciar el más comúnmente utilizado en los listados.

⁵¹ Esta compañía tenía su sede central en Livorno y además poseía representación y almacén en Génova y Nápoles.

⁵² En 1926, y de manera puntual, estuvo su hermano mayor Antonino, comerciante de profesión.



Como hemos comentado con anterioridad son varios los sobrinos que trabajaron con él tanto de forma ocasional como de manera continua. Por un lado tenemos a los hijos de Salvatore. El primero fue Alfonso Gusmano Orlando (Terrasini 1906-) que realizó temporadas alternativas desde 1919 a 1938, empleándose posteriormente en la fábrica de conservas de su primo Giovanni Battista Gusmano en Terrasini en los años 50. En 1920 llegó su hermano Giovanni Battista (Terrasini 1898-Bermeo 1964). Sus estancias en el País Vasco fueron habituales, frecuentando tanto él como su hermano el puerto de Bermeo de forma asidua hasta 1931. Tras ese periodo viajó a New York para trabajar junto a su cuñado Calogero Orlando Bommarito (Palermo 1906-) en la venta de pescado. Pasada la contienda civil en España decidió regresar formando sociedad junto a su cuñado para elaborar salazón. En un principio se establecieron en Cudillero (1939-1943) y posteriormente en Bermeo (1941-1951) alternando en los listados ambos nombres y el de Liborio Orlando, principal cliente de la sociedad. No en vano parece ser que Giovanni Battista se encargó durante dos años (1942-1943) de la producción de Liborio Orlando en la villa asturiana. Tras el fin de la compañía, Giovanni Battista continuó su actividad hasta 1961 en Bermeo.



Interior de la fábrica de Giovanni Battista Gusmano en Bermeo, c. 1950 (Fotografía amablemente cedida por Ana Gusmano).

Por otro lado tenemos a los hijos de Giuseppe Vincenzo Gusmano (Terrasini 1862-1934)⁵³, marino y salazonero en Argelia. En 1923 aterrizó el más joven llamado Filippo / Felipe Cusimano La Fata (Terrasini 1903-Bermeo 1986). Además de trabajar con su tío, paralelamente regentó un local a su nombre entre 1928 y 1929 en Getaria, compaginando las temporadas aquí con otras en Torreta Granitola (Trápani). En 1931 pasó a la fábrica de Antonino en Ribadesella, y de allí a Bermeo ya de forma independiente (1932-1935). Tras el fin de las hostilidades en Bizkaia regresó nuevamente a Bermeo para trabajar con su pariente. En 1941 se desvinculó pasando a ocupar un local en la calle Askatasun Bidea trabajando salazón hasta 1968 y teniendo como marca principal "Salvagente". Paralelamente tuvo operativa una filial en Gernika entre 1963 y 1964, y también solicitó permiso para instalarse en Busturia en 1963, si bien parece ser que no le fue concedido.

Su hermano Antonino / Antonio (Terrasini 1901-Santoña 1981) vino por primera vez en 1929. Las noticias sobre su actividad son más escasas, más todo parece indicar que estuvo aprendiendo en alguna

⁵³ Sobre la actividad de esta familia contamos con documentación manuscrita amablemente facilitada por Battista Cusumano al cual agradecemos su colaboración.



de las plantas del tío, y muy probablemente, en Ribadesella. Si sabemos que en 1937 viajó de nuevo al País Vasco estableciéndose junto a sus familiares en Bermeo en 1938. Al igual que su hermano se independizó montando industria propia en Ribadesella (1940-1945), y posteriormente en Santoña donde trabajó en un amplio local de la calle Juan José Ruano entre 1944 y 1973. Con anterioridad a ellos otro hermano llamado Giovanni Battista (Terrasini 1888-1962) viajó al País Vasco en 1915. En la década de los veinte frecuentó las costas de Argelia creemos que con idea de desplazarse posteriormente a Túnez para trabajar con su suegro Girolamo Ciolino. Pasadas las temporadas trabajó salazón en varios puertos de la provincia de Trápani bajo la forma comercial "Giuseppe Cusumano". Con ese nombre llegó a España trabajando en 1930 en Ribadesella y en 1932 en Getaria. También trabajó en la costera de 1933 sin poder precisar en que localidad.

Un hijo de éste será el último familiar originario de esta localidad relacionado con la salazón. Salvatore / Salvador Cusumano Ciolino (Terrasini 1916-Bermeo 2004) creció en un entorno íntimamente ligado con el sector. Aparte de la rama paterna ya desarrollada, la materna también estuvo vinculada con la actividad pesquera. Su abuelo Girolamo Ciolino Camericio, fue uno de los más importantes fabricantes de salazón en la zona de Túnez, trabajando en un principio en Tabarka y posteriormente en Biserta y Kélibia. Contó además con flota mercante propia para la distribución de la producción y también sal. Llegó incluso a visitar Getaria, posiblemente para trabajar algo de anchoa, en 1908. Al mismo tiempo su tío Vincenzo Lo Grasso (yerno de Girolamo Ciolino) fue un importante constructor de barcos pesqueros en Túnez.

En 1931, sin cumplir todavía los 15 años, llegó por primera vez a España de la mano de su tío Filippo Cusumano para emplearse en la fábrica de Antonino Gusmano en Ribadesella. El siguiente año hizo campañas en Getaria y posteriormente en Santoña en las filiales de su familiar. Paralelamente en sus temporadas en Sicilia frecuentó el puerto de Sciacca elaborando salazón para las casas allí establecidas, coincidiendo varios años con muchos de los italianos que salieron de España en el periodo bélico. En 1938 regresó a Bermeo con sus tíos Filippo y Antonino, trabajando nuevamente para su tío abuelo en 1939 y quedándose a vivir definitivamente en la villa. Paralelamente se encargó de los pagos en la filial lekeitiarra, y también ayudó en las labores de fabricación en el taller de su tío Filippo. Al mismo tiempo complementó su trabajo con la implantación de industrias auxiliares como la maderera, destinada a la confección de envases de madera para el envío de latas (1951-1955), actividad que amplió con la comercialización de maderas en general (1955-1968), y la venta al por mayor de sal y depósito en sociedad con otro industrial. En 1958 se independizó trasladándose a un pequeño local en la calle Ondarraburu, elaborando salazón y a partir de 1959 filete hasta 1962. A mediados de ese año ya tiene terminada una nueva construcción compuesta de fábrica y viviendas en la calle Zubiaur Tar Kepa, local en el que aumentó su producción con la elaboración de túnidos. En 1972 amplió sus instalaciones alquilando para tal propósito la antigua conservera de Mauricia Martínez desplazando progresivamente la actividad a esta fábrica quedando la original como almacén en 1981.

En 1982 Salvador junto a sus hijos José Antonio (Bermeo 1950) y Jon (Bermeo 1945) que con anterioridad ya venían colaborando con el padre (el primero en producción y el segundo en administración) constituyeron la sociedad "Conservas Cusumano S.A." denominación con la que continúan en la actualidad. Comercializaba sus productos con las marcas "Salvagente", "Praiola" (en honor a una playa existente en su pueblo donde jugaba de niño) y principalmente "Olympos" marca utilizada desde 1959. En 1988 se trasladaron nuevamente ocupando las instalaciones de Conservera del Cantábrico. Con los noventa la empresa reorganizó su producción cesando la elaboración de salazón en 1996, y la de filete en 2005, centrándose en los túnidos. En 2008 José Antonio continuó en solitario, inaugurando unas nuevas y amplias instalaciones en el polígono de Lamiaran donde junto a su mujer e hijos continúan con la actividad, presentando sus productos con la marca "Cusumano".

Por último otro Gusmano, pariente de los anteriores, y de los Orlando, también conoció las costas españolas. Se trata de Graziano Gusmano Balsamo que estuvo en 1923 y 1932 probablemente empleado en la fábrica de Liborio Orlando.

ORLANDO

Como ocurriera con los Gusmano, con los que emparentaron, los Orlando provienen de una familia con larga tradición en la manipulación de pescado. Desde finales del siglo XVIII hay constancia de la dedicación a la venta de pesca por parte de Liborio Orlando Valenti y su hijo Liborio Orlando Cilluffo. Posteriormente sus hijos también se dedicaron a dicha actividad. Dos de ellos son los que nos van a interesar, principalmente uno: Giuseppe Orlando Ciaramitaro (Terrasini 1852-Laredo 1915). Se casó en 1879 con Gaetana Gusmano (hermana de Antonino) y tuvieron siete hijos. El mayor Liborio Orlando



Gusmano (Terrasini 1879-Palermo 1962) fue el pionero de esta familia en llegar a España. Desconocemos la fecha exacta y el lugar pero las hipótesis manejadas apunta a una posible venida con su tío Antonino Gusmano Pizzimenti sobre 1898. Tras unos pocos años, y viendo el potencial negocio existente decidió establecerse por su cuenta regentando una fábrica en Getaria el año de 1902. Se trataba de un industrial culto y con amplias miras comerciales, no en vano en sus primeros años se convirtió en uno de los mayores elaboradores de anchoa. En sus continuos viajes le fueron acompañando distintos parientes, los cuales le fueron ayudando en la expansión por otros puertos. Así en 1910 estableció una industria en Laredo donde permaneció hasta 1923, y posteriormente entre 1931 y 1933. La siguiente filial la instaló en la cercana villa de Zumaia (1911-1929) con la idea de complementar y desahogar su actividad en la sede central. Tras ese pasó continuó la migración de la anchoa hasta Asturias, formando sociedad con un vecino local en San Juan de la Arena (1911-1915), de allí a Cudillero (1916-1941) y también a Llanes (1925-1934) ya en solitario, convirtiéndose en el primer *terrasinesi* en llegar a dicha comunidad. En Getaria sabemos que poseía un edificio en la calle Mayor, por lo menos desde 1910, compuesto de fábrica y viviendas. El espacio industrial fue complementado con el alquiler de la lonja baja del Ayuntamiento entre 1924 y 1951. Durante esos años combinaba sus estancias en Terrasini y Getaria, alargándose cada vez más sus periodos en la villa guipuzcoana. Esto derivó en la búsqueda de una nueva vivienda por lo que optó por trasladarse a la zona alta del pueblo, cercana a la carretera, a un edificio de varias plantas y que en Getaria se conoció como "la casa de los Orlando". En 1919 continuó la apertura de filiales probando una campaña en Santoña, tras la cual se instaló de forma continua desde 1922 hasta 1950. Ese mismo año sabemos que también tuvo algún almacén en el puerto de Pasaia. Tras el cierre de la filial laredana abrió su última industria en Bermeo que estuvo operativa en dos periodos (1935-1937 y 1948-1951). Utilizó como marca comercial "Marinero". La sede central se mantuvo abierta hasta 1957 traspasando el negocio a la firma Igino Mazzola de Génova.

Además de la actividad en España, tuvo fábrica de conservas en Palermo e incluso llegó a realizar salazón en su pueblo natal en los años sesenta. También invirtió en el sector pesquero haciéndose con una almadraba en la cala de *Punta Raisi* en el término municipal de Cinisi (la *tonnara dell'Ursa*). Parece ser que la llevaba su hijo Calogero en sociedad con un empresario español. En ella estaban empleados vecinos de las cercanas localidades de Castellmare del Golfo, Terrasini e incluso españoles de la provincia de Huelva. Utilizó como almacén central las dependencias del Palacio D'Aumale. Fue uno de los empresarios que mayor fortuna hizo con el salazón, siéndole reconocido esa opulencia en su pueblo por el sobrenombre de *il baronne* y recordado por su extremado sobre peso.

Dos de sus hijos también se dedicaron a dicha actividad. Mientras que el citado Calogero (*Caluccio*) se empleó en la industria de Palermo, su hermano mayor Giuseppe Orlando Tocco (Terrasini 1905-Génova 1972), que ya estuvo trabajando con el padre en Getaria, regentó una fábrica en Catania. En 1961 decidió viajar de nuevo a España para montar fábricas de salazón. Primero se estableció en un local de la calle Juan José Ruano de Santoña hasta 1966, pasando en 1968 a Castro Urdiales donde elaboró anchoa hasta 1973. La producción salía con la marca "Elmo".

Como ya comentamos con anterioridad su irrupción y posterior expansión, arrastró a varios familiares directos. Así su padre llegó a Getaria en 1905 para colaborar en la producción en Getaria y posteriormente en Laredo. En 1908 se desplazó su hermano Giovanni Battista ocupándose en la sede central, en 1910 su hermano Alfonso que fue enviado a Laredo, su otro hermano Matteo que murió en Getaria en 1916 con tan sólo 24 años de edad, y por último el pequeño Salvatore que también permaneció en la villa guipuzcoana. Sus largas estancias provocó que todos los hermanos contrajeran nupcias con mujeres españolas, primero Battista en Getaria (1913), Alfonso en Santoña (1918) y Salvatore en Lezo (1923). En 1924 los hermanos decidieron formar una sociedad que se denominó *Fratelli Orlando*, contando para su trabajo con cuatro plantas, las regentadas por Liborio con anterioridad en Laredo y Santoña, y dos nuevas en Cudillero y Getaria. También tuvieron una pequeña fabrica en Colindres en 1927. Paralelamente Liborio continuó con sus otras fábricas en solitario. Comercializaron sus productos bajo la marca "El Faro". Al mismo tiempo también se implicaron en otras industrias anexas como la distribución y almacenamiento de sal en Getaria. En 1929 la sociedad se disolvió, continuando cada uno de manera independiente.

Giovanni Battista Orlando (Terrasini 1889-Laredo 1966) continuó en el local de Laredo en la calle Emperador, trasladándose en 1931 a otro en la calle Zamanillo donde permaneció hasta 1936. En 1937 pasó a Getaria trabajando una campaña para regresar a Laredo en 1938, continuando con la elaboración de salazón y a partir de 1940 filete. En 1946 su hija Gaetana Orlando Guereca (Getaria 1914-Laredo 2007) se dio de alta como fabricante compaginando la elaboración de ambas producciones hasta 1960. Pese a inscribirse de manera independiente sabemos que trabajó para su padre. De este modo podrían elaborar mayor producción, y a su vez, hacerse con mayor cantidad de cupo de materias básicas



necesarias para la elaboración como aceite y sobre todo hojalata. Así Battista se dio de baja en 1950 y pasó a Colindres (1951-1960) para nuevamente darse de alta en Laredo en 1962, continuando la actividad en la empresa hasta su definitivo cierre en 1978. Además de la actividad en estas plantas, tuvo operativas otras filiales. La más longeva fue la de Getaria (1945-1979) a nombre de su mujer Jesusa Guereca Samaniego. Ya en los sesenta amplió su radio de acción trabajando en el puerto asturiano de San Juan de la Arena (1964-1966), y por último en Castro Urdiales (1965-1971) a nombre de su hija Gaetana. Paralelamente Battista constituyó junto a sus yernos un par de sociedades denominadas "Consorcio Salazonero del Cantábrico S.L." operativa desde 1956 a 1959, y "Unión Salazonera del Cantábrico S.L.-U.S.C" en 1968. Ambas tenían como objetivo la estimulación, promoción y gestión de la exportación de anchoa mediante la creación de un consorcio con los fabricantes interesados.

Su hermano Alfonso Orlando (Terrasini 1895-Santoña 1977) estuvo desde sus inicios empleado en la planta laredana. Tras su boda con Adela Fernández Sierra (hija del conservero santoñés Adolfo Fernández) pasó a trabajar a la fábrica de su suegro, formando la sociedad "Fernández y Orlando" con filiales en Bermeo, Llanes y Ribadesella. Parece ser que durante este tiempo estuvo encargándose de la comercialización de la mercancía por Europa, avciándose definitivamente en Santoña en 1924 tras la disolución de la sociedad. Ese año ya trabajó junto a sus hermanos, continuando un año más (1925) con la elaboración de conserva en solitario. Tras su paso por Fratelli Orlando, parece ser que continuó colaborando con su hermano Salvatore en la filial que éste montó en Santoña para en 1933 montar su propia firma. Primero trabajó en los locales adyacentes a su casa familiar para posteriormente traspasar la actividad a su nueva fábrica en la calle Juan José Ruano, que se empezó a edificar en 1933. Desde 1940 trabajó todas las producciones convirtiéndose en un destacado conservero en la localidad. Además de esta factoría, tuvo varias filiales por el Cantábrico. Entre 1941 y 1944 estuvo trabajando en los antiguos locales de Ribadesella; a medidos de los cincuenta otros industriales le fabricaron producto en San Vicente de la Barquera y Bermeo, y ya en 1954 estableció una nueva industria, esta vez a su nombre, en Castro Urdiales. La actividad en las dos plantas cántabras cesó en 1972. Comercializaron sus productos bajo las marcas "La Santoñesa" "Faro y Carabela" y "La Pandereta". Paralelamente su hijo José Orlando Fernández (Béziers 1920-Santoña 1992) tras trabajar y aprender el negocio con su padre, decidió montar su propia industria, ocupando los locales de la familia en Juan de la Cosa entre 1955 y 1973, utilizando como marca comercial "Orla". Su elaboración se centró en la anchoa y desde 1963 las conservas y el filete. Añadir por último que José Orlando tuvo varios cargos de responsabilidad en los sesenta, entre otros fue concejal en el Ayuntamiento santoñés, Presidente de la Federación de Fabricantes, y del Sindicato de la Pesca. También se involucró en el sector pesquero contando con barco propio.

La historia de la industria fundada por Salvatore / Salvador Orlando (Terrasini 1897-San Sebastián 1995), da para muchas páginas. Si en algo podríamos destacar a esta familia es por su marcado carácter empresarial presente en todos su miembros, en contraposición con buena parte de los sicilianos que podríamos calificar como fabricantes. Un carácter que quedó patente no sólo en la gestión de sus múltiples fabricas sino en la diversificación e innovación de la actividad conservera. Posiblemente ser el pequeño de la familia ayudó pues mientras su hermanos se distribuían por las diferentes plantas Salvador, que vino muy joven a España, pudo estudiar y prepararse mejor. Adquirió conocimientos de contabilidad e idiomas básicos para el negocio, y a su vez ayudó y aprendió las técnicas junto a su hermano Liborio en la fábrica de Getaria, lugar de residencia. De este modo en 1922 ya constituye una sociedad con dos empresarios bajo la razón social "Orlando y Cía. S.L." que apenas estuvo dos años en activo. Tras esa experiencia impulsó la creación de la firma *Fratelli Orlando* con sus hermanos, para en 1929 instalarse en solitario, contando con la ayuda de su familia política que eran propietarios de un establecimiento hostelero. En un principio montó una sociedad titulada "Salvador Orlando S.L." junto a los hermanos Juan y Miguel Echevarria, componentes de la compañía "Hijos de Victoriano Echevarria" de Olazagutía, con el objeto de dedicarse a la fabricación de conservas, compra venta de sal, y consignación de buques. Destaca su elevado capital (400.000 pesetas), muy superior a cualquiera de las otras compañías del sector. Tuvo una duración de 10 años, tras lo cual continuó en solitario con los distintos negocios. Al mismo tiempo ocupó el cargo de agente consular de Italia en San Sebastián en 1923, y en 1926 el de Cónsul de Italia para las provincias de Gipuzkoa y Navarra⁵⁴. Este cargo facilitó la posterior comercialización de los productos en su mercado natural, Italia, así como las relaciones con distintas personalidades que frecuentaban la ciudad de San Sebastián.

En cuanto a la producción imitó el modelo de su hermano Liborio, es decir, creación de un buen número de filiales repartidas por todo el Cantábrico, y contratación de personal técnico experto en las labores productivas como encargados, habitualmente salazoneros sicilianos. Comenzó instalándose en

⁵⁴ Tras él, le sucedieron en el cargo su hijo José María y posteriormente su nieto Carlos, que en la actualidad ostenta dicho cargo, ayudado por su hermano Javier.



Santoña (1929-1980), Getaria (1930-1973) y Bermeo (1931-1988). Posteriormente en dos lugares ya frecuentados con anterioridad como fueron Cudillero (1933-1943) y Laredo (1940-1968). Levantó una fábrica en el puerto de Ondarroa (1946-1968), alquiló una nave en Castro Urdiales (1951-1955) y montó una conservera en Pasaia en un local donde venía trabajando con anterioridad (1953-1970), convirtiéndose en la fábrica central en esos años. Por último su hijo Juan Bautista abrió la última filial ubicada a en la entrada de Hondarribia (1960-1975)⁵⁵. En momentos puntuales otros fabricantes también le trabajaron producto principalmente en Orío, Gernika y Mundaka. En todas las plantas se elaboró salazón, producción principal para el empresario. En la posguerra también elaboró escabeche de túnidos en Getaria y relanzón. Con la entrada de sus hijos comenzaron a elaborar filete en las plantas de Getaria y Santoña (1947), Pasaia (1953), Ondarroa (1954), Laredo y Hondarribia (1960) y por último en Bermeo (1976) efectuando en esa fábrica una importante obra que la convirtió en la central en los últimos años. Aunque en menores cantidades, y de manera puntual, también elaboró conservas en la fábrica de Pasaia. Sobre 1950 entraron en la empresa los hijos José María, Juan Bautista y Salvador, y posteriormente Fernando, Alfonso e Ignacio Orlando Olasagasti. En 1961 los dos primeros y el padre fundaron la empresa "Salvador Orlando S.A." con sede en San Sebastián. El resto de hermanos entró en 1966. Los productos salían al mercado con las marcas "El faro" y "Pescor" para el salazón, y "Orlando" para el filete.

Paralelamente Salvador supo invertir en otros industrias relacionados con la actividad principal, buena prueba de su visión comercial. Ya desde sus inicios instaló depósitos de sal de Torrevieja e Ibiza para su distribución en Getaria, Santoña y Laredo; desde 1929 se asoció con un industrial francés del ramo de la madera para abrir una gran serrería mecánica para la fabricación de cajas y envases de madera para las conserveras. La firma "Orlando y Saint Jours" tuvo fábricas en Getaria, Laredo (1931-1934) y Pasaia. La sociedad amplió su oferta con la confección de cajas para el transporte del pescado, producto que le deparó unos buenos beneficios. En 1958 su socio Louis Saint Jours le cedió su participación en la compañía. También fueron buenos los resultados obtenidos en la sociedad formada por sus hijos Juan Bautista y José María con el italiano Danilo Fossati para la elaboración del famoso *Starlux*. La producción se llevó a cabo en una nueva fábrica en Pasaia, y contó con la buena labor comercial de su hermano Fernando que ya tenía experiencia en los mercados italianos. La sociedad se separó en 1967.

Sin embargo el producto que más fama dio a la familia fue el tomate. La historia de este producto por parte de los Orlando nació de manera casual. En los años dorados de la anchoa la empresa tropezaba con la dificultad a la hora de conseguir y mantener la mano de obra. Esta razón hizo que Juan Bautista y Alfonso decidieran buscar poblaciones no costeras pero tampoco muy alejadas, donde poder instalar una fábrica, llevando en camiones la pesca para su manipulación. El sitio elegido fue Alfaro, realizándolas primeras pruebas en un local cedido por el Ayuntamiento en 1961. Tras ver que las obreras aprendían rápido, se plantearon la construcción de una gran fábrica que fue llevada por Alfonso. Tras varios años haciendo salazón, y viendo los primeros fallos en las costeras de anchoa, determinaron en 1965 comenzar con la elaboración de vegetales, primero tomate al natural, luego pimiento, espárragos, alcachofas, etc. Sin embargo esos productos topaban con el mismo inconveniente que la anchoa: son productos de temporada, por lo que investigaron la forma de realizar trabajo de manera continua. Observando lo que realizaban las multinacionales del sector, Alfonso planteó la realización de salsa de tomate contratando los servicios de un químico experto. Tras varias pruebas dieron con la receta. De este modo nació en 1968 la famosa salsa de tomate frito Orlando que tuvo un destacado éxito sobre todo tras la propagación de una famosa campaña publicitaria en los medios de comunicación de la época.

La empresa vendió sus instalaciones y marca a la multinacional americana Heinz en 1987. Sin embargo parte de los Orlando continuaron en el sector. La historia comenzó en 1949 cuando Salvador e Ignacio montan en Génova una empresa de importación con el nombre de "S.Orlando fu Giuseppe" dedicada a la distribución de los productos fabricados en España, tanto los propios como los de otras empresas. Una de esas con las que tuvo gran relación fue la de Calogero Dentici. Tras la muerte de éste, y la venta de las fábricas de la familia Orlando, Ignacio planteó a José Angel Dentici la idea de asociarse naciendo así en 1994 la firma "Conservas Dentici S.L" que en la actualidad está regida por Matteo Orlando Isetti, hijo de Ignacio. Comercializan sus productos con la marca "Olasagasti" y "La Marquinesa".

Por último señalar otra rama de los Orlando que aterrizó por Getaria, muy probablemente para trabajar con Liborio, su primo carnal. Se trata de los hermanos Matteo, Liborio y Giuseppe Orlando Mazzola. El primero y más habitual fue Matteo que estuvo varios campañas entre 1905 y 1933. En 1915 aparecieron sus otros dos hermanos, continuando Liborio hasta 1926 por lo menos. También tenemos un caso del que desconocemos cualquier relación con los anteriormente descritos. Se trata de Agostino Orlando que estuvo trabajando en Colindres entre 1931 y 1933.

⁵⁵ También su hijo José María estuvo dado de alta unos años en Santoña.



PALAZZOLO

Los Palazzolo al igual que los anteriores, también se dedicaban al sector si bien de manera industrial, es decir con fábrica propia. Desde 1884 sabemos de la existencia de una industria de salazón en Terrasini llevada por Gaetano Palazzolo Cracchiolo (Terrasini 1831-), siendo éste el fundador de la industria familiar. En vista del éxodo de los terrasinesi a las costas de África para dedicarse a la pesca, decidió desplazarse hasta Tabarka donde se concentraban grandes bancos de caballa y sardina y por lo tanto grandes oportunidades para su tratamiento. Tras un tiempo allí decidió dar el salto al Cantábrico como hicieron varios paisanos suyos. De esta manera Gaetano junto a su hijo Domenico Palazzolo Alfano (Terrasini 1877-Getaria 1914) se acercaron a Santoña en 1905 para realizar una prueba. Tras ella Domenico se desplazó a la ría de Pontevedra desde 1908 a 1911 instalándose en varios puertos del entorno. Ese último año combinó la campaña en primavera en Getaria y posteriormente en Pontevedra, centrándose en el siguiente año en la adquisición de pesca del Cantábrico. Tras la muerte de Domenico continuó la actividad su hermano Salvatore Palazzolo (Terrasini 1870-Génova 1948) en temporada. En 1920 abandonó la elaboración en Terrasini y se centró en la actividad en España, abriendo filiales en Santoña (1920-1925), Laredo (1923-1929) y Zumaia (1925-1934). Para ayudarlo en las tareas mandó venir en 1922 a sus hijos Gaetano (Terrasini 1895-San Sebastián 1977) y Salvatore Palazzolo Ajello (Terrasini 1898-San Sebastián 1958) y ocasionalmente al pequeño Domenico como sucedió en 1923. Además de las fabricas citadas Salvatore trabajó en Getaria hasta 1938.

En el inicio de los treinta sus hijos se desvinculan parcialmente de la empresa matriz, continuando con el negocio familiar los hermanos Gaetano y Salvatore junto a su padre. En este periodo ampliaron el campo de acción estableciéndose primero en los puertos habituales como Laredo (1930-1933/ 1936-1938) y Santoña (1930- 1936/1938-1958)⁵⁶, para seguidamente desplazarse al oeste, posiblemente asesorados por su pariente Giuseppe Ajello, instalándose en Lurca (1932-1954), Tapia de Casariego (1935-1936) y Burela (Lugo) en 1936. Así mismo sabemos que se instalaron en el puerto onubense de Isla Cristina con la idea de elaborar sardina, encargándose de la gerencia Gaetano. Paralelamente la familia fundó una empresa de importación para la distribución de sus productos en la dársena de Génova. En los años cuarenta volvieron a abrir la fábrica de Getaria (1942-1944) domiciliándose Salvatore en San Sebastián en 1943, y Gaetano entre Laredo y la capital guipuzcoana, trayendo con ellos a sus familias. Tras un breve periodo inactivo reanudan la fabricación en la factoría de Getaria en 1948 continuando al frente los dos hermanos. Tras la muerte de Salvatore prosiguió con la actividad Gaetano hasta su cierre en 1966. Desde mediados de los cincuenta también trabajaron en Pasaia unos pocos años en los bajos de un edificio. Comercializaban sus productos con la marca principal "Il pavone".

Su otro hermano Domenico Palazzolo Ajello (Terrasini 1905-Génova 1974) se trasladó con la familia a Génova en 1923 realizando allí los estudios de secundaria y posteriormente el servicio militar. Su llegada a España se dio en 1932. Montó su fábrica en Laredo, primero en un par de locales para en 1935 ocupar una nave en la calle Menéndez Pelayo donde continuó su actividad hasta 1935. Con el estallido de la guerra volvió a Italia. Una vez allí se alistó en las milicias que el gobierno italiano mandó para ayudar a Franco con la idea de trasladarse lo antes posible a Laredo. Así en 1938 retomó la actividad salazonera que se vio complementada con el filete, la pasta de anchoa y algo de atún en conserva desde 1939 hasta 1942. Paralelamente montó una filial en Colindres que estuvo operativa desde 1938 a 1947 contando con la ayuda de su cuñado Alessandro Maccione Repetto (Génova 1902-Laredo 1983), que tras el cierre pasó a trabajar con Vicente Marino como administrativo. Por último en 1939 se hizo cargo de la industria de su familiar Giuseppe Ajello en San Juan de la Arena, continuando con ella hasta 1943. Domenico intentó dar un cambio a la pauta establecida hasta ese momento. Mientras que el resto de los fabricantes mandaban en consigna sus productos a Génova, este fabricante hizo múltiples contactos con clientes en Europa y América vendiendo no sólo su producción sino la de otros pequeños fabricantes. Uno de sus mercados principales fue Alemania a la que vendió tanto salazón como atún en conserva en el periodo de la Guerra Mundial para el avituallamiento de las tropas. Su marca comercial era "Topolino". Tras su estancia en España se dirigió en 1950 a Terrasini para elaborar salazón con su primo Gaetano Valenti en el local de la familia. Entre 1955 y 1958 trabajó producción para la empresa *Fratelli Diana* de Palermo, abandonando definitivamente la actividad⁵⁷.

Tras el nacimiento de Domenico, su madre Maria Ajello falleció. Posteriormente Salvatore Palazzolo volvió a casarse en segundas nupcias con la livornesa Adela Giunti con la que tuvo un único hijo Giuseppe (Génova 1912-1975). Ser el pequeño de los hermanos le permitió adquirir una formación académica.

⁵⁶ Entre 1936 y 1938 se citan como Palazzolo Hermanos o Hijos de S.Palazzolo.

⁵⁷ Entre 1955 y 1960 se dio de alta en la matricula industrial. Las hipótesis nos llevan a pensar en trabajos para él o para la citada empresa por parte de algún fabricante asentado en Laredo.



Cursó estudios universitarios licenciándose en económicas. Su actividad principal se centro en Génova llevando la empresa de importación de su padre *Salvatore Palazzolo*. Tras su muerte continuó con el negocio bajo la firma *Giuseppe Palazzolo fu Salvatore* que se ocupaba de distribuir los productos de sus hermanos y los propios realizados en la fábrica de Terrasini y en otros puntos como la isla de Lampedusa. Su aparición en España como fabricante se dio a finales de los cincuenta. Concretamente el mes de junio de 1958 se le concedió la licencia para ejercer la industria con su nombre, comenzando los trabajos de salazón en 1960 que fueron ampliados con la elaboración de filete un año más tarde. Al mismo tiempo invirtió en la construcción de un edificio compuesto de vivienda y fábrica en la calle Juan José Ruano donde trabajó conservas además de las anteriores producciones con su marca "La Margherita". En 1977 cogió las riendas del negocio su hijo Salvatore Palazzolo Manzi (Génova 1947-Santoña 2007) cerrando definitivamente tres años después. Paralelamente a la actividad conservera, ambas personas fueron nombrados vicecónsules honorarios desarrollando su cometido en el Vice Consulado de Santander.

5.1.2.1. Los otros apellidos de Terrasini.

La llegada de estas tres familias supuso la apertura de nuevos horizontes donde poder trabajar a parientes y familiares. Muchos de ellos fueron reclutados como maestros *salatori* en temporadas. Sólo uno de ellos, el único fabricante, amplió sus estancias. Éste es el caso de Giuseppe Ajello Bruno (Isola delle Femmine 1878-San Juan de la Arena 1938). Proveniente de una familia vinculada con el sector, su arribada al Cantábrico se dio por medio de los Palazzolo con los que emparento su hermano Antonio y su sobrina Giovanna. Sus primeras estancias se centraron en Getaria (1913-1915). Pasada la Gran Guerra se desplazó hasta Asturias abriendo fábrica en San Juan de la Arena (1923-1938) y Tapia de Casariego (1932-1935/1937), esta última bajo la dirección de Baldassare Cefalù. En sus estancias en España solía residir en la localidad arenera llegando a adquirir casa propia. Sus restos reposan en el cementerio de dicha población.

Del resto, buena parte de ellos fueron reclutados por Liborio Orlando. Así llegaron los Tocco (familia política) concretamente su cuñado Pietro Tocco Vitale (1921) y Pietro Tocco Gusmano (1905). Este último, creemos pariente de la mujer, se dedicaba a la manipulación y venta de pesca en Terrasini. Según lo investigado fue el responsable de la filial de Laredo en los dos primeros años. Otro cuñado suyo, Antonino Bommarito Alfano también trabajó en los años veinte. En 1919 vino a trabajar con Liborio, Giovanni Battista Di Mercurio, persona culta y con conocimientos de cuatro idiomas, realizando varias temporadas hasta 1934. En 1922 apareció Vincenzo Pizzimenti Campagna, parece ser que en un principio para trabajar con Antonino Gusmano (tío de la mujer) y posteriormente con Liborio Orlando (primo de la mujer) en Laredo. En 1934 sabemos que se trasladó a Ribadesella trabajando una temporada. Continuó sus estancias hasta 1939 tras lo cual fue recomendado por Liborio para la nueva fábrica de Iginio Mazzola en Marano Lagunare (Udine) empezando a trabajar en 1947. También estuvieron en España sus hijos Antonino (1933), Alfonso y su yerno Vincenzo Maniaci en 1951. A finales de los cincuenta aparecen los hermanos Nunzio y Salvatore Savarino, empleándose en la fábrica de Giuseppe Palazzolo. Ambos ya trabajaban con aquél en la fábrica de Terrasini. Otros que llegaron en los veinte fueron Vito Ventimiglia, Salvatore Manniani, Tomasso Nepa y Franco Palazzolo.

5.1.3. Aspra (Bagheria)



Vista de Aspra, c.1900. (Fotografía amablemente cedida por el Museo dell'Acciugha, Aspra).



Desde principios del siglo XX ya existen referencias a la llegada de algún vecino de aquella localidad próxima a Palermo y Santa Flavia. No fueron muy abundantes y en muchos casos muy difícil de descubrir porque solían trabajar en las fábricas de otros industriales ya asentados. Salvo en los años cincuenta, podemos decir que siempre hubo algún oriundo de aquella aldea en nuestra costa. El primero en llegar fue Pietro Balistreri, que realizó campañas en Getaria en 1911 y 1913, y en Zumaia en 1913. Los siguientes en aparecer fueron los hermanos Balistreri Morana de los que desconocemos su vinculación con la actividad, si bien cabe como hipótesis lógica la estancia anterior en alguna empresa de las ya instaladas. El primero en llegar, y el más importante, fue el mayor Domenico Balistreri (Bagheria 1876-Porticello 1948) que trabajó salazón en un local de la calle Menéndez Pelayo desde 1928 hasta 1942 con la excepción de 1937 por motivos de la guerra. Posteriormente su hermano Vincenzo (Bagheria 1881-) se instaló en Getaria entre 1935 y 1936, utilizando como marca comercial "La Indiana".

En los años sesenta sabemos que trabajaron Giuseppe Balistreri y Giuseppe Alpi en Santoña, y parece ser que también en Castro Urdiales. El primero también le encontramos en 1977 en la villa santoñesa. Ya en los ochenta Stefano Brunetto se desplazó a Ondarroa realizando allí varias campañas.



Producción para la firma Burgassi de Florencia por parte del siciliano de Aspra Giuseppe Balistreri en Santoña, c.1950. (Fotografía amablemente cedida por el Museo dell 'Acciugha. Aspra)

La última casa que llegó a nuestras costas fue la de *Girolamo Balistreri & C. - S.n.C.* Esta empresa la fundó Giovanni Battista Balistreri (Aspra 1927), pescador en su juventud, que en 1947 decidió montar una pequeña industria para salar la anchoa. Posteriormente fue incorporando en el negocio a sus dos hijos varones, Girolamo (Aspra 1953) y Michelangelo (Aspra 1963) y ampliando las instalaciones, contando en la actualidad con una superficie de fábrica de 4.000 m². Su expansión se produjo en la década de los ochenta tras comprobar el descenso de la pesca en las costas sicilianas. Este inconveniente obligó a buscar anchoa en otros países como Grecia, Marruecos o Túnez. Sin embargo a finales de la década deciden dar un salto de calidad, desplazándose hasta el País Vasco con la idea de trabajar *in situ* la anchoa del Cantábrico, según los expertos una de las mejores. Contactan con una familia de origen siciliana, los Oliveri, tras lo cual Girolamo decidió trasladarse hasta Zumaia dando inicio su producción en 1988. Como hicieron históricamente los antiguos sicilianos, aparece sólo en campaña, tras la cual regresa a Aspra. De esta manera fueron continuando sus temporadas hasta que en el año 2000 decidieron trasladar su industria a Getaria, instalándose en una nave de 600 m² en el polígono de San Prudencio donde continúan en la actualidad.

Cabe destacar que durante el tiempo de costera el empresario viene con una plantilla de unas veinte personas, todas ellas empleadas en su empresa. Pese al gran gasto que ello supone, se consigue una mayor y más rápida manipulación del pescado al no tener que aleccionar a los empleados en la manera



de trabajar la anchoa. En la actualidad además de los dos hermanos están ya involucrados en el negocio los dos hijos de Girolamo. Sus productos salen al mercado con distintas marcas según la procedencia de la anchoa, utilizando "Vaticano" para la anchoa del Mediterráneo y "Don Battista" para la del Cantábrico.

Aparte de la faceta industrial los Balistreri, especialmente Michelangelo, se han preocupado por conservar y mantener los aspectos etnográficos de la industria, concentrándolos en un museo (*Museo dell'Acciuga*) donde se exponen distintos materiales y enseres relacionados con el sector pesquero y transformador, intentando con ello divulgar y preservar la rica cultura pesquera y salazonera siciliana.

5.1.4. Trapani



Imagen de Trapani, c. 1900. (Fotografía extraída de la página web www.trapaniantica.it - collezione Antonio Perrera). Agradezco al creador de la página Bepino Tartaro su cortesía al facilitarme el documento gráfico.

Capital de la provincia del mismo nombre y zona famosa por sus salinas. Los fabricantes que llegaron de aquella zona se ubicaron mayormente en Cantabria y representaron el 7,8% de los emigrados desde Sicilia.

BAUDO – RODOLOSI

Estas dos apellidos, relacionados familiarmente, formalizaron una de las primeras sociedades mercantiles dedicadas a la elaboración de salazón en el Cantábrico. La historia comenzó a principios de siglo con la llegada de Salvatore y Leonardo Rodolosi de Blasi (Trapani 1872-1932). Parece ser que ambos eran hermanos y que se dedicaban a la elaboración de barriles. Fehacientemente sabemos que Leonardo piso por primera vez España contratado por alguna firma para la confección de dichos envases. De este modo conocieron el sector pasando posteriormente a elaborar ellos mismo la anchoa. El primero que apareció como fabricante fue Salvatore que estuvo trabajando en Santander (1916-1921⁵⁸) y Hondarribia (1919). En 1921 su hermano Leonardo hizo lo mismo instalándose también en Santander en 1921, concretamente en un local de la calle Bonifaz, y dos años después en Suances. Para ayudarlo en su cometido se sirvió de su cuñado Salvatore Baudo Adamo (Trapani 1892-Suances 1964). En su juventud se dedicó al mundo pesquero llegando a trabajar en una almadraba, y también en Túnez. Con el inicio de la Gran Guerra fue llamado a filas tras lo cual, en 1921, dio el salto a España. En un principio trabajó en Santander, desplazándose en 1922 a Suances para hacerse cargo de la filial que Leonardo montó en las instalaciones del antigua fábrica de conservas La Santanderina, local que posteriormente fue comprado por Rodolosi y finalmente por la familia Baudo. Su actividad se centraba en la elaboración de anchoa en temporada y arenque (sardina) en tabales. Salvatore se casó con Antonio Uchupi, hija de un escabechero vasco afincado en Suances pasando a residir permanentemente en aquella localidad.

Tras un primer periodo en activo, Leonardo introduce en el negocio a sus hijos Leonardo (Trapani 1908-Santander 1964), capitán de la marina mercante y vicecónsul de Italia en Santander desde los años cuarenta, y Nicolas, agente consular y diplomático en San Sebastián y Bilbao. Los dos hermanos y su tío

⁵⁸ En 1927 aparece su nombre en algunos listados. Todo hace indicar que trabajó junto a su hermano que es quien se inscribe en los censos industriales.



Salvatore Baudo constituyeron en 1931 la compañía "Erice S.A." nombre de un monte y una monumental ciudad situada a tres kilómetros de Trapani. La sede de la firma estuvo ubicada en Santander y comercializó sus productos con la marca "Bice" que ya era utilizada con anterioridad. La producción estuvo a cargo de Baudo mientras que Leonardo se ocupaba de las labores comerciales en Génova. Tras el inicio de la guerra en España se embarcaron, como la gran mayoría de italianos en Cantabria, en un barco alemán con destino a Hendaya y de allí a Génova para retornar en 1937 y continuar con la elaboración de anchoa. Paralelamente Salvatore se dedicó entre septiembre y enero a elaborar sardinas en tabales que el mismo vendía entre las tiendas de ultramarinos y comestible de la comarca. En 1947 la compañía cerró la fábrica de la capital, centrando toda la actividad en Suances. En 1954 se disuelve la compañía, continuando Salvatore en solitario desde 1955 a 1959 trabajando producto para al firma genovesa de *Angelo Parodi fu Bartolomeo*. En 1960 la citada compañía alquiló las instalaciones siendo el último inquilino que trabajó en las dependencias.

CIMINO

Por su afán emprendedor, trabajando no sólo salazón sino también conservas y escabeches, y por su integración en Llanes, fue uno de los industriales italianos más importantes en la historia del sector en Asturias junto a Baldassare Scola. La familia de Alfonso Cimino Romeo (Trapani 1893-Llanes 1956) estuvo dedicada a la pesca. Sus hermanos por ejemplo estuvieron haciendo campaña en Túnez en la pesca de la esponja. Por su parte él parece ser que estuvo trabajando por las colonias italianas de Abisinia en su juventud. En 1917 su tío Giovanni Vella le contrató para emplearle en su nueva fábrica en Llanes. Con él se inició en el sector, aprendiendo los secretos de la elaboración de anchoa. Tras el cierre de la filial, se planteó la idea de instalarse por su cuenta, hecho que se produjo en 1928, ocupando los antiguos locales de su familia. En vista de los buenos resultados en 1933 compró un terreno en la zona de San Antón y montó una gran fábrica con vivienda donde traslado su industria. Avisado por varios pescadores del inicio inminente de la guerra civil en España, se traslado junto con varios de sus hijos a Trápani vía Francia. Tras pasar nueve meses allí retornó a España en 1937 con la idea de llegar lo antes posible a su casa. Como la contienda continuaba en Asturias decidió establecerse en Orio alquilando un local donde trabajó la campaña de ese año. Tras el fin de las refriegas regresó a Llanes comenzando nuevamente la actividad. En 1942 amplió sus producciones con la elaboración de filetes, conservas y escabeches de bonito, sardinas en tabales (que tenían gran venta en Madrid) e incluso txipirones en su tinta. Para ayudarle en la costera de la anchoa solían venir desde Trápani su padre y dos hermanos, Antonino y Pio. Paralelamente abrió una filial en Ribadesella dedicada a la producción de salazón que estuvo activa desde 1942 a 1945. En los últimos años volvió a emplazarse en dicho puerto (1954-1957). Comercializaba sus producto con la marca "La flor Asturiana" en la que aparecía un carro de bueyes junto a sus dos hijos mayores. Además de la actividad conservera fue también armador llegando a contar con seis motoras de pesca. Tras su muerte continuó con la industria un año su mujer Amalia García cerrando definitivamente en 1957.

GARCIANO

Traficante de pescado en su localidad, Salvatore Garciano Bertolino (Trapani 1871-) llegó a Lekeitio en 1909 contratado por alguna empresa de las instaladas ya en la villa. En 1915 se estableció de forma autónoma, encargándose de realizar trabajos para otros fabricantes. En 1920 se asoció con el señor Ibarra para formara la compañía "Ibarra y Garciano" trabajando salazón con la marca "La Gaviota". La duración de esta sociedad nos es desconocida si bien por lo investigado parece ser que no fue muy longeva pues en los siguientes años aparece en los listados sólo con su nombre hasta 1924. Posteriormente se desplazó a San Vicente de la Barquera trabajando un par de campañas (1926 -1927).

GIANNITRAPANI

Esta familia, al igual que muchas de las que ya hemos hablado, parece ser que llegó a España de la mano de las empresas del norte. Según las historias narradas, el pionero de la familia Tomasso Giannitrapani Spadaro (Trapani 1884-1935) estuvo trabajando salazón en unos locales en la zona de Puerto Chico en Santander a principios de siglo. Según todos los indicios se trataba de trabajos para la firma de *Angelo Parodi fu Bartolomeo*, asentada ya en esa localidad y que solía contratar a vecinos de aquella localidad como maestros *salatori*. A principios de la década de diez se trasladó a Laredo, también con la citada compañía introduciendo en el negocio a su hijo Alberto Giannitrapani Federico (Trapani 1900-Laredo 1994) que aterrizó a la citada villa a finales de los veinte. Tras casarse con Patrocina Salcines, parece ser que estuvo trabajando desde 1930 a 1931 con su familia política para ya en 1932 independizarse y



montar industria propia. Como buena parte de los italianos retomó la actividad en 1938. En 1942 trasladó su actividad a un local en la calle Emperador donde también trabajó escabeche desde 1947 a 1949. En 1955 se dio de alta su hijo Tomas Giannitrapani Salcines (Laredo 1930) trabajando ambos en el citado local, en otro de la calle Eguileor y en uno más en la plaza de Cahupín. A partir de 1965 empezaron a elaborar también filete. De este modo el padre aparecía en los listados como conservero, y el hijo como fabricante de salazón. A partir de 1970 la actividad familiar la concentró Tomas en la fábrica de la calle Eguileor hasta 1989. Posteriormente estuvo empleado en la sociedad Pergisa S.L. como jefe de Administración hasta el 2002. Utilizaban las marcas “El Faro” y “La Selecta Laredana” como reclamo comercial.

VELLA

Sin duda alguna fue la familia más importante de las que llegaron de Trapani por muchos aspectos. Por su carácter expansionista, y en cierto modo atrevido al buscar asentamiento en puertos con menor potencial pequero, por la diversificación de su capital en otros sectores auxiliares, y sobre todo por su visión comercial por la apuesta por el filete. La industria familiar la inició Giovanni Vella Scatagliota (Trapani 1864-Santoña 1937) que ya desde su juventud se dedicó a la elaboración de pesca desarrollando sus trabajos en la costas argelina. De allí pasó a Nápoles estableciéndose como consignatario de buques mercantes. Posiblemente ese trabajo le puso en contacto con la firma de *Angelo Parodi fu Bartolomeo* que fue quien le comentó la idea de acercarse hasta la costa española para trabajarle producto. Así en 1889 llegó a Santoña, visitando posteriormente buena parte de las filiales de la empresa entre ellas Bermeo, Ondarrroa e incluso Galicia y Portugal. Tras su boda con la santoñesa Dolores Inestrillas pasó a vecindarse en la villa, independizándose de la firma genovesa. Así en 1907 comenzó su andadura en solitario. Tres años más tarde compró unos terrenos sobre lo que construyó un edificio de viviendas y fábrica donde continuó sus trabajos. Paralelamente también invirtió capital en otras industrias como la pesquera, contando en sus inicios con un par de vapores y una trainera, taller de barrilería, para el abastecimiento propio y del resto de fabricantes, y la exportación de pescado fresco.

Desde 1915 se registró como conservero si bien desde sus inicios ya elaboró pequeñas partidas de besugo y bonito. Sin embargo la elaboración que más nombre le dio fueron los filetes. Tanto testimonios documentales como orales nos señalan a este fabricante como el pionero en la elaboración de este producto. La idea surgió de observar lo que los italianos realizaban con el salazón, es decir, limpiarlo, secarlo, recortarlo, separar las dos mitades y presentarlo con cobertura de mantequilla. Debido a los problemas para el envío de mercancías por vía marítima generados con el inicio de la gran Guerra, se produjo un almacenamiento de producto de difícil salida. De este modo Giovanni intentó presentar ese producto ya terminado con miras al mercado español y de ese modo poder colocar el resto de anchoa no exportada. Para ello contrató los servicios de un químico catalán con la idea de estudiar su puesta en práctica. Primero se utilizó como cobertura la mantequilla, si bien poco a poco se fue generando el uso del aceite que permitía una mejor presencia en la lata y tenía un costo menor. Así en 1915 ya anunciaba como especialidad el filete de anchoa aromatizados y rollado con alcaparras y mantequilla. Como marca comercial utilizó “la Dolores”, en homenaje a su mujer, y desde 1918 “Queen Victoria”.

Además de su actividad en la villa cántabra, Giovanni no dudó a la hora de buscar nuevos emplazamientos donde poder aumentar sus producción. Su filial principal se estableció en Llanes (1909-1924) siendo el primero en elaborar anchoa en dicha localidad. Posteriormente trabajó en Lekeitio (1913-1914) y en Unquera (1920). En 1927 su hijo mayor Alfonso, que ya desde 1912 solía trabajar con su padre en Llanes, y el marido de su hermana María formalizaron la sociedad “Hijos de Juan Vella S.L.” entrando posteriormente el resto de hermanos. Bajo esta razón social estuvieron trabajando en Santoña hasta 1946. Paralelamente Alfonso se encargó abrir una filial en el puerto asturiano de Viavelez (1928-1929) y su hermano Manuel en Comillas (1930). Así mismo el patriarca regentó una fábrica en el puerto coruñés de Cariño donde trabajó producto para Iginio Mazzola en 1928. A partir de 1947 se encargó de la gerencia de la firma familiar su hija Dolores trabajando con ella sus hermanos Juan y María. Esta última también se dio de alta como fabricante de salazón desde 1957 a 1960. Los tres hermanos construyeron una gran nave en 1965 con planta baja y dos altas en la calle Baldomero Villegas donde continuaron hasta su definitivo cierre en 1975. Como marcas utilizaron “Vella” como principal, y “Poncho” y “Montehano” como secundarias.

Por último señalar la actividad de un par de casos más. El primero se trata de la sociedad *Inia & Di Gaetano*. Esta compañía que poseía fábrica en su localidad natal, se instaló en Ribadesella entre 1932 y 1935. Desconocemos la causa que le hizo decantarse por dicho lugar. Podemos aventurar a los comentarios de otros paisanos como Vella o Cimino que ya estaban trabajando en puertos cercanos como



el de Llanes. Además de este caso hay que apuntar la estancia del salazonero Vincenzo Cintura Sardo (Trapani 1864-) en Lekeitio, posiblemente empleado en alguna casa de aquella localidad.

5.1.5. Sciacca (Agrigento)



Puerto de Sciacca (2011).

Este puerto es uno de los principales centros sicilianos de la anchoa. En la actualidad se hallan ubicadas varias empresas que se dedican a la elaboración de la anchoa tanto en filete como en salazón. Su importancia hizo que muchos salazoneros de otros puertos sicilianos e incluso del norte de Italia, se desplazaran hasta allí para trabajar en sus fábricas, siendo varios de los aquí desarrollados los que hicieron temporada en la citada localidad. A nivel profesional, dos son las familias que aterrizaron por el Cantábrico.

La primera y la más importante fue la de Oliveri. Se trata de una familia vinculada con la elaboración en su aldea natal. Allí Paolo Oliveri regentaba un pequeño almacén, *magazzino* en idioma local, donde elaboraba salazón para empresas importadoras italianas. Una de esas, la de Abrahamo Pontecorboli de Nápoles, fue la que le propuso la idea de acercarse a España para realizar pruebas. De ese modo Paolo envió a sus hijos Giuseppe Oliveri Sutera (Sciacca 1874-Santoña 1958) y Leonardo Oliveri (Sciacca 1878-Santoña 1957) que ya con anterioridad trabajaban con su padre. Su llegada se produjo en 1905 concretamente a Ondarroa. Allí estuvieron un par de años para posteriormente desplazarse a Santoña en 1906. Posteriormente la empresa abrió filiales por Cantabria y el País Vasco desplazándose los hermanos por los distintos puertos, estando presentes en Ondarroa (1910-1912 / 1916-1925), Castro Urdiales (1909-1927/1936), estando al frente en los primeros años un tal Aurelio Oliveri –creemos pariente de ellos–, San Vicente de la Barquera (1910-1928), Getaria (1910-1915), Santander (1916-1931) y Colindres (1925-1927), además de la fábrica santoñesa que en 1918 fue adquirida por la firma napolitana, cediendo la vivienda para el disfrute de sus encargados y sus familias, convirtiéndola en la central en España. De este modo acabaron por acercarse en la villa, arrastrando a su familia, siendo Giuseppe el primero en hacerlo en 1915, y dos años más tarde su hermano Leonardo. A partir de 1928 Leonardo se desvinculó de la firma pasando a trabajar en solitario junto a sus hijos, quedando su hermano Giuseppe como encargado general. La separación no implicó la ruptura de las relaciones con dicha compañía pues continuó elaborando partidas para ellos. Trabajó en San Vicente de la Barquera (1928-1967) y también en Santoña (1932-1933 / 1937-1957) teniendo como marca comercial “L’Agrigentina”. Por su parte Giuseppe además de centrarse en la coordinación y fabricación, regentó un depósito de sal y un taller de envases de madera (cajas) en la villa. Tras el parón obligado por motivos de la guerra retomaron la actividad, primero Leonardo en 1937, un año después Giuseppe. En la siguiente década elaboraron también conserva de bonito, para la firma italiana, y filete de manera independiente, primero Leonardo (1943-1952) y posteriormente Giuseppe (1947-1949).

Los hijos varones aprendieron el oficio junto a sus padres. Con el comienzo de la guerra española se trasladaron a Sciacca donde coincidieron con varios sicilianos habituales por el Cantábrico. En 1938 regresaron con la idea de retomar la actividad. De los dos hijos varones de Leonardo, Giuseppe / José Oliveri Barbera (Sciacca 1915-Santoña 1994) continuó con su padre, para tras la muerte de su tío



Giuseppe , sucederle en la gerencia de la firma napolitana hasta su cierre en 1980. Por su parte Paolo / Pablo Oliveri (Sciacca 1909-Santoña 1997) trabajó en su juventud en las fábricas de Salvatore Orlando en Cudillero y Colindres (1927), y parece ser que también en Santoña, siendo su representante en los distintos negocios por lo menos hasta 1935. Posteriormente se estableció junto a su padre . Tuvo participación en las sociedades Consorcio Español Conservero y la S.A. Ligure Astur, ocupando el puesto de gerente en esta última, y por corto espacio de tiempo en la primera tras el fallecimiento de su encargado general, trabajando al mismo tiempo como fabricante consorciado. Para desarrollar sus labores levantó una nave en la calle Juan José Ruano donde trabajó salazón con la marca ya utilizada por su padre, y filete con la "Sotileza" desde 1953 a 1976⁵⁹.

Por su parte los hijos de Giuseppe regresaron instalándose primero en Gipuzkoa a la espera del fin de las batallas en suelo cántabro. Debido a la buena relación que mantenía Giuseppe con la familia Orlando, colocó a sus hijos Vicente (Sciacca 1914-) y Leonardo Oliveri Barbera (Sciacca 1909-Getaria 1995) en la fábrica de Salvatore Orlando en Pasaia. El primero continuó allí su actividad mientras que Leonardo fue mandado a Getaria, convirtiéndose en el encargado de aquella fábrica hasta su jubilación. Su hijo Leonardo Oliveri Rey (Santoña 1936) comenzó sus vida laboral enrolado en los barcos pesqueros. Tras su boda se decantó por la comercialización y venta del pescado fresco y en sus ratos libres a elaborar pequeñas partidas de pescado en salazón que posteriormente vendía. Sin embargo en su cabeza empezó a madurar la idea de la implantación por su cuenta, y la construcción de fábrica propia donde poder desarrollar las técnicas heredadas de la familia hecho que se produjo en 1965 con la compra de un terreno y construcción de una nave en Zumaia. Allí trabajó básicamente salazón si bien las inquietudes del fabricante le hacían probar nuevas técnicas como por ejemplo el ahumado de anchoa y de verdel. La entrada de los hijos dio un giro comercial y un carácter empresarial a los negocios. Así se creó en 1985 Pescados Oliveri S.A. en Getaria como continuadora de la actividad exportadora de pescado (también trabajó algo de salazón), y en 1995 Conservas Nardin S.L. como continuadora de la actividad transformadora de su padre. A partir de esa fecha se potencia la faceta comercial con la apuesta por una marca fuerte (Nardin) para la pesca del Cantábrico, ampliando la producción con la elaboración de filete, conservas y los ahumados ya citados. En la actualidad su hija Mila Oliveri, junto a su marido, continúan al frente del negocio.

La otra familia que llegó estaban emparentados por la rama materna. Michele Belfiore Barbera (Sciacca 1917-1986) aterrizó de manera casual. En su pueblo regentaba junto a su hermano una fabrica de salazón de anchoa que posteriormente remitía a la península italiana. Sobre 1960, hizo junto a su mujer un viaje a Bolonia en Semana Santa para visitar a unos clientes. Al no encontrarlos, se decidió por viajar a España a visitar a sus primos. Una vez en Santoña observó la cantidad, calidad y sobre todo el precio de la pesca. Estos motivos, unido a las irregulares costeras que en aquellos años se registraban en su pueblo natal, le convencieron para dar el salto e instalarse físicamente. Los primeros años, al no tener licencia, trabajó junto a sus primos, y ya en 1964 comenzó a elaborar en un local de la calle del Duque hasta su traslado a otro en la calle Ortiz Otañez en 1970, donde trabajó hasta su cierre en 1976. Se centró en la elaboración a pequeña escala, con anchoa de buen tamaño y calidad para atender a los siempre exigentes mercados italianos. Utilizó su apellido como marca comercial.

5.1.6. Los otros sicilianos

Además de todos los industriales analizados, llegaron al Cantábrico otros dos de poblaciones no muy comunes entre los que aterrizaron por nuestro entorno. El primero fue Giuseppe Fazzina Ambrogio (Siracusa 1881-Bueu 1966). Su aparición en España estuvo relacionado con la instalación de firmas trasalpinas en la villa gallega de Bueu. Según las investigaciones llevadas a cabo su aterrizaje se dio sobre 1912, y todo parece indicar que vino contratado por la firma Patri y Solimano (posteriormente Luigi Patri y Cía.) establecida en la citada localidad desde 1908. En el segundo semestre de 1926 se registró en solitario ocupando las dependencias de la anterior sociedad en la playa de Loureiro donde permaneció en activo hasta 1939. Posiblemente influenciado por la expansión hacia el Cantábrico que realizaron otros fabricantes de locales como Antonio Alonso Villar, decidió en 1927 viajar hasta Cantabria instalando una fábrica en la localidad de Colindres donde trabajó hasta 1955, siendo uno de los italianos más longevos en aquel puerto. Su producto salía al mercado con las marcas "Excelsior" y "Cisne".

El otro caso llegó a mediados del siglo XX. Vincenzo Consiglio Sorrentino (Isla de Lampedusa 1933-Milán 2005) proviene de una familia vinculada con la elaboración de pescado. Aprendió el oficio junto a

⁵⁹ Pese a ser sus verdaderos nombres, todo el mundo en Santoña recuerdan a Giuseppe como "Pinello" y a Paolo como "Paulino".



su padre que era propietario de una pequeña fábrica en aquella isla. En 1954 decidió trasladarse a España y así complementar la producción de la fábrica matriz. Trabajó en un local de la calle Abad Paterno entre los años 1954 a 1960, si bien los últimos años estuvo la empresa a nombre de su mujer Dolores Zatón. Posteriormente se trasladó a Sicilia continuando allí con la actividad.

Por último señalar a otras personas que también estuvieron relacionadas con el sector como Antonino Storniolo, que trabajó salazón en Cudillero en 1932 o a los La Malfa originarios de Palermo. Esta familia tradicionalmente se dedicó a la confección de barriles siendo contratados por varias empresas en el Cantábrico. Sabemos que 1915 Gaspare La Malfa estuvo por Gipuzkoa, posiblemente con Liborio Orlando. Otro La Malfa, posiblemente pariente, recaló por Santoña donde acabó residiendo y formando familia. Se trata de Domenico La Malfa. Varios de sus descendientes también estuvieron relacionados con el sector. Así su hijo Cosme también ejerció de barrilero y un nieto (Alfonso) estuvo empleado en varias fábricas conserveras de la localidad.

5.2. Los del Norte

Podríamos detallar tres fases en la venida de los fabricantes de las regiones del norte. La primera a principios del siglo, llegando como encargados de las distintas compañías, la segunda a mediados de los veinte con motivo de la creación de la Federación de Fabricantes del Cantábrico y la delegación en Génova, y una tercera a mediados de siglo con la implantación de la CP3 y el fin de los envíos en consigna. Por localización podríamos dividirlos en dos, los del Piamonte, principalmente de las provincias de Torino, Cuneo y Asti, y los de la Liguria, todos los casos en Génova.

5.2.1. La región del Piamonte

De los nueve casos localizados, cuatro vinieron contratados por una firma importadora asentada en Torino llamada *Vincenzo Gribaudo e figlio*. El primero en aparecer fue Angello Mantelli Bertone (Alessandria⁶⁰ 1846-) que desde 1890 fue el encargado general de la firma en el Cantábrico, iniciando su actividad en Castro Urdiales (1890-1901) apareciendo posteriormente por Santoña (1891-1901), Ondarroa (1893-1901), Lekeitio (1898-1899), Luanco (1895), Lastres (1900-1901) y Bermeo (1900-1901), además de una intentona en Ribadesella de la que desconocemos si finalmente se llevó a cabo. En 1902 se desvinculó de la firma comenzando la actividad por su cuenta, si bien como ocurriera con muchos casos de independización, la ruptura no fue tal pues sabemos que un año más tarde seguía enviando mercancía a dicha firma. Su trabajo se desarrolló en Castro (1901-1904) y Santander (1908-1920). Además de la propia elaboración también se empleó en la construcción de barriles al igual que su sucesor en la compañía. Así mismo sabemos que fue copropietario de una lancha de altura con base en el puerto de Lastres a principio del siglo XX titulada "La Italiana"⁶¹.

Las noticias sobre el contacto con el mundo conservero de Camilo Sclaverani Lossio (Volvera 1874-Castro Urdiales 1949) no son muy abundantes. Parece ser que en su juventud estuvo trabajando por alguna colonia italiana en África. Todo parece indicar que poseía conocimientos en la fabricación de cubería y barrilería, aptitud que facilitó su contratación con la firma turinesa. En 1902 llegó a Castro para sustituir en el cargo a Mantelli y llevar la representación de la empresa en España hasta los años veinte, cuando se independizó en parte pues no dejó de elaborar para la firma continuadora (Gribaudo-Poggio). En 1903 se dio de alta como cubero probablemente en el mismo local donde elaboraba la anchoa en la calle Santander, y ya desde 1929 en los Huertos. Como ocurriera con su predecesor, su nombre fue apareciendo por la geografía cantábrica. Por ejemplo en Lekeitio (1909-1913), Ondarroa (1904-1914 / 1916), Santander (1921-1923) y probablemente en Bermeo (1902-1913) y Santoña (1902-1907) donde también hubo fábricas de la citada compañía. Tras casarse con Rosario Cuesta acabó vecindándose en la villa castreña. Además de su faceta industrial se ocupó en otros negocios y actividades. Desde 1919 sabemos que actuó como agente consular en Castro Urdiales, llevando la zona este de Cantabria; al mismo tiempo llevó la representación de la compañía de seguros marítimos "Italia" en la citada zona, y fue uno de los precursores de la única asociación italiana que existió titulada *Unione Produttori Italiani Pesci in Conserva. Federazione per la Spagna del Nord*. Por sus méritos en el cuerpo consular fue nombrado Oficial de la Orden de la Corona de Italia en 1934 y comendador en 1941. Además de los

⁶⁰ Cabe la posibilidad de que hubiera nacido en Turín como se anota en otros documentos. La referencia escrita nos parece la más correcta por estar recogida de fuentes censales.

⁶¹ *El Lábaro*, diario independiente (Salamanca), Año IV, nº 929, 20/02/1900, p.2.



encargos para la citada compañía, trabajo también para la firma Iginio Mazzola de Génova. Tras el periodo bélico continuó con la actividad hasta 1948. En 1950 los herederos reanudan la actividad por ese año, continuando con la misma de manera continua desde 1960 a 1969, estando al frente del negocio su yerno Fernando Babarro San cristobal.

En los primeros años del siglo también estuvo empleado en la firma el turinés Cesar Giolino Francino, apareciendo por Bermeo en 1900, en Ondarroa (1902-1903) y también en Castro en 1902. No tenemos más noticias de su continuidad.

De la mano de Camilo Sclaverani llegaron a principio de siglo los hermanos Bosco. El mayor Giovanni Bosco Gonella (Villastelone 1878-) arribó a Castro Urdiales en 1902, muy probablemente para emplearse en la compañía turinesa. Pasó sus primeros años en la citada villa donde nacieron sus hijos. En 1918 decidió independizarse comenzando a viajar por el Cantábrico buscando los lugares más interesantes para sus intereses industriales. Así llegó a Ondarroa (1918) y a San Juan de la Arena (1920-1922). En 1921 abrió una industria en una lonja de la calle la Rúa de Castro Urdiales, actividad que trasladaría a otro local de la calle Belén donde permaneció hasta 1926. Cabe la posibilidad que durante los años 1918 y 1920 trabajara para la firma de Turín *Fratelli Garosci di Giovanni*⁶² en la villa cántabra. Posteriormente se traslado a Llanes (1928-1933) y por ultimo a San Vicente de la Barquera donde tuvo operativa una industria desde 1933 a 1948 en un local de la avenida Antonio Garelly. Se dedicó principalmente a la elaboración en salazón. Tan sólo en los años finales (1942-1948) trabajo también algo de conserva.

Posado de varios industriales italianos asentados en Castro Urdiales. Posiblemente ellos fueran el germen de la asociación de fabricantes italianos registrada en 1928. Año 1927. (Fotografía amablemente cedida por Fernanda Babarro).



Sobre 1915 llegó su hermano Michele Bosco Gonella (Villastelone 1892-Castro Urdiales 1970). En los primeros años estuvo empleado en la fábrica de Camilo Sclaverani. Entre 1918 y 1920 parece ser que trabajó para la citada *Fratelli Garosci di Gio.*, firma con la que continuó vinculado, trasladándose en 1923 a su central de Moncalieri (Turín) para ocuparse en la elaboración de conservas vegetales. Combinó esta actividad con sus estancias en la villa castreña donde se casó con Dolores Rivero en 1925, y donde nacieron sus hijos. En 1933 se estableció definitivamente en Castro iniciando la fabricación en solitario en 1936. Sus conocimientos en el sector de la conserva vegetal, su carácter innovador, y su gusto por investigar y renovar su producción le convirtió en un caso único dentro de la nómina de italianos afincados en España. Podríamos calificarle como el más conservero entre todos los salazoneros. Por lo menos desde 1947 ya comenzó con la elaboración de conservas y escabeches⁶³, y en 1965 con las conservas vegetales. Además del salazón, su nomina de productos elaborados fue amplia y particular. Desde los escabeches de bonito, txitxarro o palometa, a productos precocinados como espaguetis, manos

⁶² Inscrita también como Garossi.

⁶³ Esta actividad fue abandonada en 1976 siendo el último fabricante en Castro en trabajarla.



de cerdo a la vizcaína, callos, fabada, etc. Comercializó también un producto al que denominaba "antipasto⁶⁴" que consistía en una banderilla con bonito pepinillo, aceituna, pimienta roja que tenía una presentación en forma de pétalos de flor. Además también trabajó filete que presentaba con una rodaja de limón verde. Sus trabajos se desarrollaron en un local de la calle la Rúa Nº 21, donde también se situaba la vivienda de la familia. Tras su muerte continuó con la dirección de la empresa su hijo Venancio (Castro Urdiales 1926-1983) abandonando la actividad en 1976 por no convenir a sus hijos la continuación en el negocio.

Otro industrial importante en los primeros años de siglo fue Alceo Valdano Barberis (Fenestrelle 1868-). Su arribada se produjo en 1902, ubicándose en Bermeo donde permaneció en un primer periodo hasta 1905. Tras su instalación abrió dos filiales, una en Pasajes de San Juan (1903-1907) y otra en Santoña, siendo ésta la más longeva de todas (1903-1925). En 1918 volvió a girar sus intereses a la provincia de Bizkaia, estableciéndose en Mundaka (1918-1922), Lekeitio (1919-1924) y Bermeo (1918-1929). En esta última localidad comenzó a elaborar filete y algo de conservas desde el primer año en un local de la calle Zubiaur Tar Kepa. Desde 1924 sabemos que estuvo vecindado en la citada villa. Su última aparición por nuestras costas se dio en 1933 en la villa vizcaína, trabajando ese año en una fábrica en el inicio de la calle Martín Deuna. Su producción la comercializaba la firma *Lenti & Valdano* con sede en Alessandria, siendo él uno de los socios de la citada compañía. En los años veinte le acompañó también un tal Bruno Benedetti.

En 1938 se involucró en el negocio de las conservas Anselmo Boggio Marcet (Quittengo 1907-Gijón 1967). De profesión perito industrial, se embarcó en este negocio en unión con su cuñado Braulio Braña Martínez, agente comercial natural de Candás, y persona relacionada con el mundo de las conservas al ejercer de administrativo en la fábrica central de Herrero Hermanos en la villa candasina. En sus orígenes la compañía resultante llevó el nombre de "Braulio Braña y Compañía". Dos meses después se transformó en "Braña y Boggio S.R.C." trasladando su sede social de Candás a Gijón. Según el asiento registral el objetivo de la compañía era el comercio en general (importación, exportación representaciones, etc.), actividad que ampliaron con la fabricación de conservas y salazones. Su primer taller se abrió en Lastres (1939-1946). Rápidamente ampliaron sus instalaciones con la implantación en Gijón (1941) y en Candás (1941-1950). Ya en la década de los sesenta abrieron sendos talleres en San Juan de la Arena (1960-1964) y San Esteban de Pravia (1966-1968). También sabemos que algún fabricante de Colindres le trabajó producto. En las distintas filiales se elaboró salazón mientras que en Gijón se producía la conserva. La actividad en la central gijonesa perduró hasta 1969. Desde esa fecha los responsables de la firma se unieron junto a diez fabricantes más para trabajar consorciados bajo el nombre de F.A.C.S.A. La compañía se disolvió en 1972, causando baja. Señalar que en 1947 Anselmo Boggio fue nombrado agente consular de Italia en Gijón.

Los otros casos localizados aparecieron por España a mediados del siglo pasado. Uno de ellos ya tenía relación con el sector pues su padre era uno de esos vendedores ambulantes, los ya comentados *acciugai*, llegando a contar con almacén en Asti. Chiaffredo Nassari Rovera (Dronero 1927-Necochea 2002) comenzó su actividad salazonera viajando a finales de los cuarenta a Sciacca con la idea de aprender la técnica y elaborar allí para luego mandar a Asti donde su padre y él mismo, se encargaban de distribuir entre los vendedores de la zona. Tras pasar unas diez temporadas en la localidad siciliana decidió viajar a España en 1962 donde montó su fábrica en la antigua nave de Faustino Forcén en la villa de Laredo, conocida popularmente como "La Estrella". Tres años después constituyó la firma "Conservas Fredo S.A." dedicada a la elaboración de anchoa en salazón y filete bajo la marca "Fredo". Destacó por su carácter emprendedor y comercial, siendo uno de los pioneros en visitar los puertos argentinos con la idea de elaborar salazón y filete, actividad que inició a finales de los sesenta con la idea de complementar la costera del Cantábrico. En 1980 por necesidades del negocio ampliaron su suelo industrial con la compra de una nave anexa, para en 1998 trasladar toda su producción a una nueva fábrica de 10.000 m² en el polígono de la Pesquera donde continúan con la actividad. Desde los once años sus hijos Giorgio y Roberto Nassari Ilengo se fueron poco a poco involucrando en la empresa, siendo los continuadores de la actividad tras la muerte de su padre, ocupando Giorgio la presidencia del grupo desde el año 2000. Su vocación empresarial les llevó a acometer distintos proyectos con el fin de crecer como grupo entre ellos destacan la participación en una sociedad conservera en Cabo Verde, la instalación física en Argentina, o la absorción de la firma laredana Almar entre otras. Su producto estrella es el filete, si bien elaboran salazón, y desde el 2008 platos precocinados con base de atún que comercializan bajo las marcas "Fredo", "Elite" y "Mariposa del Cantábrico".

⁶⁴ Podría ser traducido como entrante antes de la comida.



En 1962 llegó a Laredo Rinaldo Bonello Tirone (Asti 1923). Sin relación directa con el sector, comenzó su actividad laboral en su ciudad natal empleado en la fábrica de Morando dedicada a la elaboración de máquinas para la construcción. Sobre 1950 se trasladó junto a Chiafredo Nassari hasta Sciacca para trabajar en la elaboración de salazón, realizando unas once campañas en dicho puerto y alcanzando un alto grado de técnica. Las costeras allí duraban cuatro meses tras lo cual regresaba a su ciudad natal. En el inicio de los sesenta decidieron probar con la anchoa española que además de la abundancia y calidad, era más barata que la italiana. De este modo en 1962 empezó a trabajar en Laredo en unión con Chiafredo Nassari en la fábrica laredana. En su estancia en Sciacca intimó con Calogero Belfiore el cual trabajaba anchoa para el importante empresario milanés Giacomo Salomone, uno de los típicos *acciugaio* que se convirtió en el principal importador de anchoa de Italia, llegando a fletar barcos enteros cargados de anchoa. En vista de que éste quería instalar una fábrica en el Cantábrico contactó con Rinaldo y comenzó a trabajar para él, convirtiéndose en su representante y encargado de la producción en España con amplios poderes. De este modo en 1965 se desvinculó de la fábrica laredana y alquiló un local en el barrio de Las Helgueras de Noja, donde ya trabajaron salazón con anterioridad. Con esta localización se pretendía conseguir una mayor oferta de mano de obra que en esos años era escasa en los puertos pesqueros de la zona. En ese local trabajó hasta 1969. Posteriormente inició una búsqueda de fábricas por la costas cántabra y vasca para finalmente establecerse en Castro Urdiales. En un principio alquiló un local en la calle Siglo XX y posteriormente compró una antigua fábrica en la calle Santander donde continuó su trabajo hasta 1981.

Otra familia con larga tradición en la comercialización del salazón fue la de Mario Battista Del Puy Girardi (Paglieres (San Damiano Macra) 1927). Su abuelo Giovanni Battista fue uno de esos vendedores ambulantes que tras el fin de las labores agrícolas se desplazaba hasta la costa de la Provenza en carros con la idea de adquirir barriles de pescado salado para su venta por las poblaciones de vuelta a su hogar. Una actividad prospera para la familia que continuó su padre Giovanni, el cual dio un gran impulso a la actividad con la compra en los años veinte de un edificio destinado a almacén. Mario comenzó pronto a su relación con el sector. Con apenas ocho años ya viajaba con su abuelo quien le fue enseñando el negocio. Con la lección aprendida, continuó con su padre la tradición familiar estableciendo a su vez comercios permanentes en Asti que regentaba su madre. Su trabajo era continuo, sin descanso presentándose cada día de la semana en un mercado distinto. La mayor parte de la anchoa que distribuía venía de nuestra costa. Por dicha razón empezaron a contactar con fabricantes en España para que le trabajaran producto con su marca, siendo varios los proveedores de producto entre ellos podemos citar a Salvatore Tarantino, Giuseppe Sanfilippo o Pedro Palacio. No contento con ello a principio de los sesenta comenzó a visitar Santoña con la idea de aprender y controlar la producción. Finalmente se animó a montar su propia fábrica en las proximidades del puerto registrándose como fabricante entre 1966 y 1969. Posteriormente prosiguió abasteciéndose de anchoa del Cantábrico concertando la producción con los fabricantes asentados. Su implicación con el sector de los vendedores le impulsó a crear en 1978 la agrupación "Avalma" Asociación de los *acciugai* de Val Maira. Fue uno de los importadores más importantes de la zona⁶⁵.

5.2.2. La región de la Liguria

Todos los casos encontrados provienen de Génova, el centro mundial de la contratación de anchoa en salazón. Muchos de ellos estuvieron vinculados directa o indirectamente con las empresas importadoras allí radicadas.

El primero en llegar fue Giovanni Battista Castello Villa. Su aterrizaje se debió de producir en el periodo de entre siglos. Para 1901 ya tenemos constancia de su actividad en la villa santonesa, siendo enviado hasta allí por su tío Antonio Villa socio fundador de la compañía importadora *Villa & Kier*. En 1903 contrajo matrimonio con la vecina Ascensión Muruzabal residiendo por temporadas en Santoña y Génova. Tres años después del fallecimiento de su tío, ocurrido en 1904, parece ser que se desvinculó de la sociedad pasando a trabajar por cuenta propia. En 1911 construyó un bello edificio con naves anexas donde centró su producción, ampliando su gama de productos con la elaboración de bonito, y posteriormente filete, alargando así sus estancias en la villa. Además de su planta matriz contó con una filial en Laredo que estuvo operativa desde 1903 a 1918, y otra en Santander por lo menos en 1903. Sus trabajos se prolongaron hasta 1925, continuando la labor un par de años más otro Castello llamado Mario del que desconocemos su parentesco. En 1927 vendió sus pertenencias al banco Mercantil posiblemente por algún problema de tipo comercial. Pese a ello hay referencias a la continuidad en el sector hasta 1929, apareciendo como comprador en los libros de la cofradía, posiblemente contratado

⁶⁵ Sobre la vida de este industrial puede leerse BRUZZONE (2008: 331-340) y PETRINI (2009).



por algún fabricante. Con posterioridad regresó a su ciudad natal. Señalar además que existen referencias de otros Castello de los que desconocemos su parentesco, correspondiendo a Giovanni⁶⁶ (1904-1905), Rómulo (1909-1910) y el citado Mario que en 1910 también estuvo en Santoña.

Tras su separación la firma genovesa colocó a Ismalio Gatto Bonzi como apoderado de la empresa y encargado de la producción en España. Desconocemos su llegada a las tierras cántabras si bien en 1903 ya hay referencias a su estancia en Santoña trabajando con el citado Castello por lo que quizás pudo venir con él. Su actividad como responsable de la sociedad se desarrolló entre 1907 y 1919, abriendo en ese tiempo filiales en Bueu (1906-1907), Mutriku (1910 -1912 / 1914) y en Comillas (1910). Posteriormente sabemos que estuvo por Santoña por lo menos hasta 1924, quizás trabajando con Castello. En sus viajes en la temporada de la anchoa solía desplazarse junto a su mujer e hijos, regresando en los meses de invierno a su casa en Génova. Pese a residir apenas seis meses al año en la villa, su integración en la villa fue rápida, llegando a ser uno de los accionistas de la sociedad encargada de montar la plaza de toros en Santoña en 1907. Así mismo tuvo en propiedad un par de vapores de pesca nombrados "Luisa", en honor a su mujer Luisa Marchese, el primero desde 1903 a 1907, y el segundo un par de años. Como dato anecdótico constatar que tanto la máquina como la caldera del primer vapor estaban contruidos en Italia, caso único en la historia de los vapores santoñeses.

Por mediación de Ismalio Gatto vino a trabajar a Santoña su cuñado Agostino Marchese Ageno (Génova 1881-Santoña 1953). Su arribada se debió de producir en los primeros años del siglo XX, empleándose en la citada firma genovesa. A medidos de los veinte aparece ya con su nombre en los listados industriales de Santoña (1925-1928), alquilando un local en la calle Abad paterno (propiedad de la familia Vella) y Colindres (1925-1927), con toda seguridad por encargo de alguna empresa importadora, no siendo descartable la misma compañía, o quizás para Domenico Marabotti. Este importador asentado en Génova contrató los servicios de Marchese para encargarle la producción en Cantabria, en las fábricas de Santoña (1934-1941) y Colindres (1936/1941).

Desde finales de la década de los diez aterrizaron nuevos apellidos, la mayoría de ellos relacionados con empresas importadoras, bien como delegados o responsables directos. El primer caso fue el de Dario Strixino Perellano. Apareció por Lekeitio en 1919 para trabajar para la S.O.I. (*Società Olearia Italiana*), que un año después se convirtió en la S.E.I.R. (*Società Esportazioni e Importazioni*). Creemos que su actividad en España estuvo relacionada mercantilmente con esa sociedad hasta 1923. Un año más tarde ya existen datos de la creación de sociedad propia titulada *Sibona, Strixino & C.* si bien en la mayoría de las fuentes aparezca sólo su nombre. Además de la actividad en la citada villa, que perduró hasta 1935, montó fábricas en Castro Urdiales (1924-1926), San Vicente de la Barquera (1925-1936), Getaria (1928-1934), Colindres (1929/1936), Ondarroa, dirigida por Luis Gastaldi (1930-1935), Bermeo (1932-1937) y Santoña en 1927, siendo ésta la última en cerrar en 1940.

En 1927 apareció por España uno de los apellidos históricos en el sector conservero de Italia: Pretto. Desde 1880 tenemos referencias a la elaboración de conservas de pescado en Génova por parte de la firma *Pretto & C.* fundada por Eugenio Pretto (Cornedo Vicentino 1826-Génova 1904), actividad por la cual le concedieron medalla de plata en la Exposición Internacional de la Pesca de Berlín de dicho año. Paralelamente también se dedicó a explotar una almadraza en Cerdeña, a la elaboración de atún y a la comercialización de sal (salinas)⁶⁷. El integrante de la familia que llegó a nuestra costa fue su nieto el genovés Eugenio Pretto Cassanello (Génova 1910-1944). Su primer destino fue Candás, trabajando en una nave en el puerto desde 1927 hasta 1931, año en el que trasladó su industria a otro local en la calle Pedro Herrero al sufrir un grave incendio. Permaneció en activo hasta 1946. Posteriormente abrió filiales en Santoña (1929-1936/1938-1947), San Juan de la Arena (1934-1938) y Bermeo (1939-1950). En sus viajes vino acompañado por otro italiano llamado Guido Troletti que se encargaba de las funciones administrativas, delegando las labores de producción en Teresa Ibañez Bengoechea. Señalar que además de estas industrias también estuvo presente junto a su padre, y la importante familia Florio, entre otros, en una sociedad constituida en 1938 para la explotación de varias almadrazas⁶⁸ en el archipiélago de las islas Egadas (Sicilia) denominada *S.A. Florio Tonnare di Favignana e di Formica*, actuando como consejero delegado⁶⁹.

⁶⁶ Podría tratarse de su padre.

⁶⁷ TRIVELLI (2006: 536) .

⁶⁸ El termino empleado en el idioma local es el de "tonnara" y hace referencia a la explotación de la propia almadraza así como de los almacenes existentes en tierra dedicados a la manufactura de los atunes y a guardar los enseres y embarcaciones. En la actualidad todavía se conservan varias edificaciones de este tipo en la costa siciliana.

⁶⁹ CANCILA (2008).



Ya en los treinta se acercó hasta el Cantábrico para trabar *in situ* el importador genovés Pasquale Gianelli Buth. Su actividad como fabricante fue corta, apenas dos años en los que abrió fabricas en Mutriku (1934), y Ondarroa y Santoña (1934-1935). Posteriormente varios fabricantes salazoneros de Cantabria y del País Vasco continuaron trabajando partidas a su nombre.

Sobre 1920 llegó a Bermeo Ottone Tremonti Boscarior (Génova 1907-) para trabajar en la filial de *Angelo Parodi* en Bermeo, desempeñando posteriormente el puesto de encargado de la fábrica. Tras el fin de la guerra española ocupó un local en la zona del puerto viejo destinándolo a almacén de sal y dedicándose a la compra venta de este producto en la citada villa (1939-1960), y también en Candás (1942). En los años cuarenta parece ser que empezó su actividad de manera independiente junto a su cuñado Francisco Javier Ascondo, primero en Ondarroa (1941-1950/1962), y posteriormente en los puertos ya conocidos de Candás (1947-1950), Bermeo (1948-1950) y también en Santoña (1947-1950). En 1949 constituyó junto a varios vecinos de Bilbao una sociedad titulada E.P.E.S.A. (Elaboraciones Pesqueras del Cantábrico S.A.) teniendo como finalidad la elaboración de conservas de pescado, vegetales, y salazones. Su actividad se centró en Santoña construyendo una fábrica en 1949 en la calle Pérez Galdós, que fue posteriormente ampliada en 1950, 1952 y 1955. En esta última obra se instalaron cámaras frigoríficas para la conservación de la materia prima. Su actividad se prolongó hasta 1965.

Otra familia que apareció en los años veinte fue la de Brambilla. El pionero de esta familia Enrico Brambilla Pagliarini (Cremona⁷⁰ 1905- Santoña 1966) conoció el mundo del salazón en Génova, yendo a trabajar junto a Giuseppe Stuardo, persona que poseía un almacén en la dársena donde se inspeccionaban las mercancías alimentarias que llegaban al citado puerto. En 1930 se casó con su hija Teresa entrando a formar parte de la familia. Debido a sus conocimientos en la salazón, fue reclamado por varios comisionistas y fabricantes, decantándose por los Palazzolo. Con ellos trabajó en San Juan de la Arena, Luarca, Burela e incluso en Isla Cristina, aprendiendo la elaboración de otros tipos de pescados. Sobre 1940 fue contratado por Eteberto Albuera Bravo, fabricante asturiano con industria en la localidad lucense, con la finalidad de mandarle a su nueva fábrica en Santoña, ocupándose de la elaboración del salazón. En 1945 se trasladó a Laredo para emplearse en la firma de Giovanni Battista Orlando.

En ese periodo es cuando conoce a Giacomo Croce Pelazza quien le convence para ir a trabajar con él a Santoña, a sus nuevas fabricas que operaban como sociedades independientes legalmente, aunque complementarias en lo industrial. Se trataba del "Consortio Español Conservero S.A." y de la "S.A. Ligure Astur", ambas constituidas en Madrid en 1950. En un principio Enrico se ocupó de la faceta productiva y gerencia en la S.A.L.A. para a mediados de los cincuenta pasar a ser el director general de Consortio. Tras su muerte le sucedió en el cargo su hijo menor Carmelo Brambilla Stuardo (Génova 1941) hasta su jubilación en el 2003. Paralelamente Enrico tuvo un local a su nombre entre 1958 y 1967. Su otro hijo José Mario Brambilla (Avilés 1934) decidió establecer industria propia comenzando en sociedad con Arturo Ibañez en Laredo para posteriormente establecer una fábrica de salazón y filete en Medina de Pomar. En 1956 se disolvió la sociedad, y constituyó una nueva compañía titulada "Conservera Santoñesa S.L." que en 1965 pasó a S.A., dedicada a la elaboración de conservas y salazón, más tarde al filete y al relleno de aceitunas (1962), y posteriormente a las salsas, condimentos y platos preparados. En un principio trabajó en un local de la calle Baldomero Villegas y en otro en Juan de la Cosa para en 1967 trasladarse a unos nuevos pabellones construidos en las marismas de Bengoa donde centralizó toda su producción, contando además con taller metalúrgico. Esta fábrica fue ampliada en 1972 con otra nave dedicada en exclusiva a la elaboración de salazón. Estuvo en activo hasta el año 2000, comercializando su amplia lista de productos bajo las marcas "Ebra" y "Ma-Bra" principalmente. Como hiciera su padre, también tuvo un local a su nombre entre 1969 y 1973.

Al hilo de esta familia también hay que hacer mención al genovés Giacomo Croce Pelazza (Génova 1914-1983) fundador de las citadas compañías. La S.A.L.A. permaneció en activo hasta 1984 trabajando sólo en Santoña. Por su parte el Consortio instaló fabricas propias en Castro Urdiales (1958-1980/1985-1991), Colindres (1953-2010), San Vicente de la Barquera (1957-1965), y Ceuta, con la idea de distribuir la elaboración entre todas ellas. Se elaboraban los pescados típicos como la anchoa y el bonito y también la sardina y caballa en Ceuta, y el chicharro, palometa, relanzón, etc. Paralelamente la empresa contacto con varios fabricantes (llegaron a contar con 29) para trabajar su marca como consorciados, tanto en el norte para la anchoa como en el sur para el atún. En los noventa dio un giro a su estrategia comercial apostando con en principio por el mercado exterior y posteriormente el nacional. La base de este proyecto fue la construcción de unas nuevas instalaciones (11.000 m²) que han sido ampliadas posteriormente con

⁷⁰ Pese a nacer en Cremona, ciudad de la región de Lombardía, lo hemos incluido dentro de los genoveses por residir buena parte de su vida allí antes de su definitivo afincamiento en Santoña en 1953.



la idea de optimizar los recursos y ampliar la producción y la gama de productos, creando así un grupo empresarial fuerte. De este modo en 1994 adquirió el 43% de Conservas Barredo S.A., en el 2004 Pelazza S.L., en 2005 fundó en Perú "La Compañía Americana de Conservas", y ese mismo año también se hizo con la asturiana Campanal dedicada a la elaboración de comida tradicional. Por último en el 2011 compró parte de las instalaciones de la histórica conservera de Bernardo Alfageme comenzando a trabajar los productos de las rías gallegas bajo su filial Conservas Consorcio Gallego S.L. Tras la muerte de Giacomo Croce, la presidencia pasó a manos de su hija Maria Cristina Croce Marabotti, que en la actualidad continúa en el cargo. Prosiguen con su marca "Consorcio" como principal.

A principio de los cincuenta llegó a Laredo desde Génova Pietro Navone Gaslini⁷¹. Su familia conocía el mundo del salazón pues poseía una empresa importadora en su ciudad natal. En 1954 se decidió a montar una sociedad titulada "Pelazza S.L." con la idea de elaborar salazón. Tras su constitución se trasladó a Santoña en busca de espacios para comenzar su actividad. Tras un par de años en distintos locales, se ubicó definitivamente en una nave en el principio de la calle Duque de Santoña donde trabajó también filete y conservas desde 1966. En 1996 la firma construyó dos nuevas naves en el polígono de Las Marismas, una destinada a la elaboración de salazón y filete, y la otra como almacén. Su actividad se alargó hasta el 2003. Un año después el grupo Consorcio compró las instalaciones y la marca de la empresa, continuando con la actividad hoy en día.

Otro genovés que apareció por Santoña fue Carlo Bonaria Solari (Génova 1937). Llegó a España en 1959 dedicándose a la elaboración a comisión para empresas importadoras de Génova. En sus inicios se ubicó un par de años en un local de la empresa Pelazza, para en 1963 trasladarse a otro en la entrada de Santoña propiedad de M. Ruiz. Desde 1966 también elaboró filete, prolongando su actividad hasta 1974, quedándose definitivamente en Génova. En sus estancias en el tiempo de costera residía en Laredo donde se casó con una vecina de aquella localidad.

En 1968 apareció una nueva compañía en Laredo titulada "SAPEM S.A." En ella estaban los italianos Mario Del Ponte y la familia De Langlade & Grancelli fundadores de la empresa "Insuperabile S.p.A." de Génova, teniendo como encargado y responsable de la fabricación a Gianfranco Zerbo D'Angelo (Génova 1947-Laredo 1988). Comenzaron su actividad en una nave situada en la entrada a Laredo, donde trabajaron salazón, filete y bonito, esta última elaboración se abandonó en 1996. La mayor parte de la producción salía bajo las dos principales marcas de la compañía genovesa: "Libertas" para el mercado estadounidense, e "Insuperabile" para Italia. En sus comienzos también sacó al mercado la marca "Superbra". En 1996 abandonó las instalaciones laredanas, pasando a alquilar unas naves en el polígono santoñés donde trabajó hasta su cierre en 1997. Tras la muerte de Gianfranco su hijo Luigi Zerbo llevó la dirección general.

El último caso analizado es el que más dudas nos ofrece. Se trata de los Casella. Algunos entrevistados nos hablan de su origen genovés, si bien es un dato que no hemos podido contrastar. Las pocas noticias recogidas nos hablan de un par de nombres, muy probablemente familia, que estuvieron por la costa vasca y cántabra. El primero Domenico tuvo fábrica en Mutriku (1911-1914) y Orio (1932); por su parte Giuseppe se instaló en Zumaia (1913-1918), Mutriku (1924) y Suances (1927-1928). Es posible que la actividad en Mutriku fuera continuadora más los escasos datos recogidos sobre instalaciones del salazón en la provincia nos dificultan la investigación.

5.3. Otros apellidos italianos

Además de la larga lista de apellidos desarrollados existe otra nómina de nombres que estuvieron presentes por el Cantábrico a principios de siglo de los que no hemos podido concretar su procedencia ni referencia alguna salvo su instalación en España. Creemos que la gran mayoría corresponden a pequeñas empresas familiares, posiblemente del norte de Italia, pues ningunos de los entrevistados de la zona siciliana tienen conocimiento de esos apellidos. Son los siguientes:

Fratelli Avenzzano (G. y P.) en Lastres (1907-1911); Nullo Bastelloni en Santoña (1907-1909); Antonino Bepto en Mutriku (1913); Vincenzo Borriello-creemos que de Nápoles- en Lekeitio (1924-1926); Giuseppe Campaña di Galupo en San Juan de la Arena (1917-1919); Attilio Carso (1933-1935) y Rosina Carso (1934) en Getaria; Giuseppe Cataldi en Mutriku (1910-1911); Claudio Schezzi con fábricas en Ribadesella (1927-1935/1938-1939) y desde 1935 en Matosinhos; Attilio Chiappe, establecido en Vigo

⁷¹ Tenemos datos del establecimiento en Bueu (1918-1923) y Vigo de la firma *Angelo Navone y Cía.* de Génova sin que por el momento podamos aseverar si tuvieron relación con el industrial citado.



desde 1901 y en Lastres (1908); Filippo Esifaro en Castro Urdiales (1923); Antonino Falconi & C. en Santoña (1907); Nicola Galia en Castro Urdiales (1904-1905) y Lastres (1905-1907); Felice Memicante en Ondarroa (1904) y Santoña (1904/1906); Sebastiano Meneo en Santoña (1907); Enrico Mercenaro en Laredo (1929-1932); Carlos Muzzo en Ondarroa (1919-1922); José Paitubi en Ondarroa (1938-1945); N.Piro en Santoña (1913-1914) y Alfonso Piro en Lekeitio (1914); Salvatore Scianno en Santoña (1905/1907); Angelo Semino fu G.B., con fábrica de salazón en Olhão (Portugal), en Santoña (1906-1907); Pedro Siquini en Getaria (1935-1936); Dante Talan en Santoña (1932-1938) y Marcio Tessari Bello en Castro Urdiales (1933-1936).

6. CONCLUSIÓN

Ponemos punto final a nuestro recorrido por las distintas familias italianas que llegaron por el Cantábrico. A todos estos nombres sólo les falta apuntar la presencia de los dueños de las distintas compañías que en el periodo de entre siglos posibilitaron la arribada de buena parte de los pioneros. Muchas ya han sido nombradas por tener a italianos como representantes y otras por contratar a sicilianos para las facetas productivas. Posiblemente sus fundadores y continuadores estuvieron alguna ocasión en España por lo que también deben de aparecer en este trabajo. Principalmente son la familia Pedemonte responsables de la *Società Commercial*, los Pontecorboli, los Cardini, los Mazzola, los Gribaudo, los Parodi y sus encargados generales los hermanos Vilá, y los Pelazza y la familia de su encargado general el francés Edmond Gaudín. De todas las familias analizadas una decena de ellas prosiguen con la fabricación o comercialización, la gran mayoría con cuatro generaciones involucradas en la elaboración de anchoa en el Cantábrico. Se trata de Calogero G. Billante S.A., Comarcon S.A.S. di Giuseppe Marino, Cusumano S.A., Dentici S.L., Mar Mar S.A., Nardin S.L., SALAZONSA y Zizzo Billante Hermanos S.A. Otras como Consorcio Español Conservero S.A. llevan ya más de 60 años, y la más joven, la de Girolamo Balistreri & C. snc más de veinte.

Todas ellas guardan el conocimiento traspasados generación a generación, manteniendo vivo el legado que sus antecesores nos dejaron: la técnica, el arte en la utilización de la sal y la prensa. La historia, a veces caprichosa, nos ha querido regalar un retazo de recuerdo en pleno siglo XXI, una ocasión de poder entender la odisea que supuso la arribada de aquellos pioneros hace más de 125 años. La instantánea, hoy a color, ayer en blanco y negro, la protagoniza Girolamo Balistreri y su grupo de trabajadores con sus aterrizajes en la costera de la anchoa, viviendo en la zona mientras se desarrolla la temporada y retornando a Sicilia tras el fin de la misma. Una práctica que entra dentro de la globalización que se vive en la actualidad pero que sin embargo, en este caso, rezuma un cierto aire de tradicionalismo e incluso de romanticismo, una vuelta a los orígenes de aquellos que marcaron un viaje del que muchos no regresaron.



BIBLIOGRAFÍA

ABELLO, Ricardo y CRESTANI, Diego: *Il Sale nelle Vene. Storie di Acciugai della Val Maira*, I Libri della Bussola, Dronero, 2010.

ALLASIA, Caterina y ALLASIA, Roberta: *Guida al Museo Seles gli Acciugai della Val Maira*, Comune di Celle di Macra, 2008.

Annuario Generale Commercial della Sicilia, della Calabria e della Tripolitania (1930), año VIII, Catania.

BRUZZONE, Emanuele: "Tra Valle Maira e Asti: la familia di Mario Del Puy, acciugai" en *Il Platano, Revisti de cultura astigiana*, Año XXXIII, Società di estudio astesi, Asti, 2008, pp. 331 – 340.

CARDIA PIRES, Augusto *et al.*: *Guia de Leixões*, A Comissão de Iniciativa de Leixões, Leixões, 1934.

CASTAÑO ROZADA, Javier: "Baldassare Scola Sanfilippo, un "salatore" riosellano", en *La Plaza Nueva*, nº 22, Asociación de Amigos de Ribadesella, Ribadesella, 2006, pp. 57-62.

CACOPARDO, M^a Cristina; MORENO, J. Luis: "La emigración italiana meridional a la Argentina: calabreses y sicilianos (1880-1930)", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, Tercera Serie, nº 3, 1º semestre, Buenos Aires, 1991, pp. 29-51.

CANCILA, Orazio: *I Florio: Storia di una dinastia imprenditoriale*, Ed. Bompiani, Milan, 2008.

CORONA, Peter: *Little italy: the way it was*, Trafford Publishing, Victoria, Bc. (Canada), 2010.

ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: "Los italianos y la industria de salazón. Primeras aportaciones a su aparición por el Cantábrico", comunicación presentada en el *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Santiago de Compostela, 2005.

ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: *Acciughe salate alla vera carne: Historia de los salazoneros italianos en Cantabria*, Universidad de Cantabria, Santander, 2007.

ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: "Los otros industriales. Los salazoneros italianos y la elaboración de anchoas en Candás y Luanco" en *Remanecer*, revista local, nº 3, Ramón de Julián, editores, Carreño-Gozón, 2008, pp. 6-13.

ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier; LÓPEZ LOSA, Ernesto: "Los Sanfilippo. La tradición de los salazoneros italianos en Cantabria", en CARMONA BADÍA, Xoan (coord.): *Las familias de la conserva. El sector de las conservas de pescados a través de sus sagas familiares*, ANFACO-CECOPECA, Fundación Cluster de conservación de productos del mar y Diputación de Pontevedra, Vigo, 2011, pp. 460-472.

GIANGRASSO, Erina: "Notizie sulla Famiglia Pretto" en *La Voce delle Egadi, Circolare Parrocchiale pro Manoscritto e Notiziario*, Año VI, nº 24, Parrocchia Immacolata Concezione, Favignana, Septiembre, 1995.

GOMES FERNANDES, Josué: *Memória da Indústria Conserveira de Matosinhos, Leça da Palmeira e Perafita, 1899-2007*, Câmara Municipal de Matosinhos & Napesmat, Matosinhos, 2008.

LO COCO SANFILIPPO, Nicolò: *...paesi di mare*, Comune di Santa Flavia, Porticello, 2002.

LO COCO SANFILIPPO, Nicolò: *L'ultima levata. La tonnara di Solanto dai fasti al declino*, Eugenio Maria Falcone Editore, Bagheria, 2006.

LOPES CORDEIRO, José M.: *A indústria Conserveira em Matosinhos. Exposição de Arqueologia Industrial*, Câmara Municipal de Matosinhos. Matosinhos, 1889.

PENNISI GRECO, Roberto: *Italianos en el puerto de Mar de Plata. La pesca, la industria y otras historias*, Editorial Atlántida, Buenos Aires, 2006.

PENNISI GRECO, Roberto: *Italianos en el puerto*, 10 documentales en formato DVD sobre la pesca, la industria y su gente, 2008.



PETRINI, Carlos: "Mario del Puy 'il ragioniere' dell'acciuga", publicado en el periódico *La Repubblica*, Turín, 2009. Consultado en : <http://torino.repubblica.it/dettaglio/mario-del-puy-il-ragioniere-dellacciuga/1639664>

SÁNCHEZ CIDRAS, A.; CERVIÑO MEIRA, X.M., FENÁNDEZ ALDEGUNDE, X.L.: *A industria da Pesca Salgada os portos de Bueu e Beluso*, Xunta de Galicia, 1998.

SMITH, Robert C.: "Reflexiones sobre migración, el estado y la construcción, durabilidad y novedad de la vida transnacional", en MUMMERT, Gail (ed.): *Fronteras Fragmentadas*, CIDE/El Colegio de Michoacán, Zamora, 1999, pp. 55-86.

TRIVELLI, Giorgio: "Antonio Tomba, un emigrante italiano alla conquista dell'Argentina", en *Mediterranea, Ricerche Storiche*, anno III, n° 8, Associazione no profit Mediterranea, Palermo, 2006, pp. 523-538.

FUENTES

Archivos Municipales de A Coruña, Avilés, Bermeo, Bueu, Carreño, Castro Urdiales, Castropol, Colindres, Colunga, Comillas, El Franco, Foz, Getaria, Gozón, Hondarribia, Lekeitio, Llanes, Luarca, Muros de Nalón, Mutriku, O Cervo, Ondarroa, Orío, Pasaia, Ribadeo, Ribadesella, San Sebastián – Donostia, San Vicente de la Barquera, Santa Marta de Ortigueira, Santander, Santoña, Soto del Barco, Suances, Tapia de Casariego, Val de San Vicente, Vigo, Villaviciosa y Zumaia. La documentación consultada se basó, principalmente, en la matrícula industrial, expedientes de obras y actas.

Archivos de la Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria, Gipuzkoa, Avilés y Oviedo.

Archivo Cofradía de Pescadores Nuestra Señora del Puerto (Santoña).

Archivo Cofradía de Pescadores Santa Clara de Ondarroa.

Archivo Cofradía de la Anchoa. Santoña.

Archivo General de la Administración (Madrid).

Archivo Histórico Comune de Terrasini.

Archivo Histórico Diocesano de Bizkaia y Gipuzkoa.

Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia.

Archivos Históricos Provinciales de Vizcaya, Cantabria, y Asturias.

Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa.

Archivo Histórico del Vice Consulado de Italia en Santander.

Archivos de las Notarías de Avilés, Cangas de Onís, Castro Urdiales, Laredo, Llanes, Gijón, Santoña, S. Vicente de la Barquera y Villaviciosa.

Archivos Parroquiales de Castro Urdiales, Laredo y Santoña.

Arquivo Municipal do Matosinhos (Portugal).

Gabinete Municipal de Arqueología e Historia (Matosinhos).

Registro Civil de Santa Flavia. Libros históricos.

Registros Mercantiles de Bizkaia, Gipuzkoa, Cantabria y La Rioja.



PÁGINAS WEB

www.bellanti.org

AGRADECIMIENTOS

Quiero dejar constancia de mi profundo agradecimiento a las siguientes personas por su colaboración a la hora de concertar las entrevistas, por narrarme sus historias y por facilitarme innumerable material gráfico. Por orden alfabético a Alex Maccione, Alfonso Torres Bosco, Amelia Cimino, Ana Cusimano, Ana Gusmano, Andrés Lococo, Annalisa Marino, Antonio Cefalù (q.e.p.d.), Antonia Tarantino, Antonio Tarantino, Baltasar Scola, Battista Cusumano (gracias por la documentación), Benedetto Giambona, Beppino Tartaro, Candido Sanfilippo, Carlos Billante, Carlos Elordi Dentici, Carlos López Lococo, Carlos Orlando, Chema Fiz, Diana Oliveri, Eva Cobo, Félix Marchese, Fernanda Babarro Sclaverani, Fernanda Encinas Babarro, Francisca Cimino, Francisco María Zizzo, Frank Galioto, Gaetano Alioto, Gaetano D'Amato, Gaspare Belfiore, Giorgio Nassari, Girolamo Balistreri, Dr. Giuseppe Meloni, Gregoria Salsamendi, Inmaculada Gallego, Irene Llama, Isabel Lococo, Javier Orlando, José Angel Dentici (q.e.p.d.), José Antonio Cusumano, José Ignacio Echevarria, José María Cagigas, Juan Bautista Orlando, Juan Carlos Bustillo Busalacchi, Juanita Baudo, Juan Vella, Lola Bosco, Manuel Gorostiaga, Marí Carmen Baudo, María José Sánchez, María Palazzolo, María Regina Laguera (q.e.p.d.), Mila Oliveri, Mónica Consiglio, Nicolò Lo Coco, Patxi de la Hoz Uranga, Pietro Lo Coco, Pippo Sacco, Puerto García Cuevas, Salvador Tarantino, Salvatore Cusumano (q.e.p.d.), Salvatore Marino Palazzolo, Santi Marino Linaje, Santi Marino Orlando, Rinaldo Bonello, Tomas Giannitrapani, Vitori Scola, Vincenzo Pizzimenti y de manera muy especial a Alfonso Orlando, Alfredo Marino, Agostino Tocco, Carmelo Brambilla, Giuseppa "Pina" Billante (¡cuánto me han enseñado tus 95 años!), Ignacio Sanfilippo, José Marino, Michelangelo Balistreri, Nortxu Cusumano y Roberto Pennisi por pasar de ser entrevistados a convertirse en buenas amistades siempre dispuestas a ayudarme en mis investigaciones y a charlar sobre el interesante mundo de los italianos y el salazón. A todos, de corazón, mil gracias.



ANEXO. LOS ROSTROS DE UNA INDUSTRIA.



Alioto, Angelo



America, Antonino



America, Carlo



America, Domenico



America, Giovanni



America, Giuseppe



America, Onofrio



Balistreri, Domenico



Balistreri, Girolamo



Balistreri, Giuseppe



Baudo, Salvatore



Belfiore, Michele



Billante Arcoleo, Gioacchino



Billante, Calogero



Billante, Gioacchino



Billante, Giovanni



Billante, Giuseppe



Billante, Nunzio



Boggio, Anselmo



Bonello, Rinaldo



Bosco, Michele



Brambilla, Enrico



Busalacchi, Domenico



Busalacchi, Francesco



Busalacchi, Gaetano



Cefalù Scola, Francesco



Cefalù Scola, Giuseppe



Cefalù Tarantino, Giuseppe



Cefalù, Angelo



Cefalù, Antonino



Cefalù, Baldassare



Cefalù, Domenico



Cefalù, Francesco



Cefalù, Giovanni



Cefalù, Giuseppe



Cimino, Alfonso



Consiglio, Vincenzo



Croce, Giacomo



Cusimano, Antonino



Cusimano, Filippo



Cusumano, Giovanni Battista



Cusumano, Salvatore



D'Acquisto, Francesco



D'Acquisto, Salvatore



D'Amato, Gaetano



D'Amato, Pietro



Del Puy, Mario Battista



Dentici, Antonino



Dentici, Calogero



Fazzina, Giuseppe



Galioto, Angelo



Galioto, Francesco



Giannitrapani, Alberto



Giannitrapani, Tomaso



Gusmano Orlando, Alfonso



Gusmano Orlando, Giovanni



Gusmano, Alfonso



Gusmano, Antonino



Gusmano, Giovanni Battista



Gusmano, Giuseppe Vincenzo



Gusmano, Salvatore



Guttadauro, Salvatore



Lo Coco, Andrés



Lo Coco, Jacinto



Lo Coco, Nicolò



Maccione, Alessandro Giovanni



Marchese, Agostino



Marino Corrao, Santo



Marino D'Acquisto, Giuseppe



Marino D'Amato, Santo



Marino Messina, Giuseppe



Marino, Alfredo



Marino, Bartolomeo



Marino, Eduardo



Marino, Giuseppe



Marino, Leonardo



Marino, Pietro



Marino, Salvatore



Marino, Vincenzo



Marino, Vito



Messina, Pietro



Nassari, Chiafredo



Oliveri Barbera, Giuseppe



Oliveri Barbera, Leonardo



Oliveri Rey, Leonardo



Oliveri, Giuseppe



Oliveri, Leonardo



Oliveri, Paolo



Oliveri, Vicente



Orlando Gusmano, Alfonso



Orlando Tocco, Giuseppe



Orlando, Alfonso



Orlando, Calogero



Orlando, Fernando



Orlando, Giovanni Battista



Orlando, Giuseppe



Orlando, Ignacio



Orlando, José María



Orlando, José



Orlando, Juan Bautista



Orlando, Liborio



Orlando, Salvador



Orlando, Salvatore



Palazzolo Ajello, Salvatore



Palazzolo Alfano, Salvatore



Palazzolo, Domenico



Palazzolo, Gaetano



Palazzolo, Giuseppe



Pizzimenti, Vincenzo



Rodolosi, Leonardo



Sanfilippo, Domingo



Sanfilippo, Frank



Sanfilippo, Giuseppe



Sanfilippo, Ignacio



Sanfilippo, Lorenzo



Sanfilippo, Ludovico



Scardina, Giuseppe



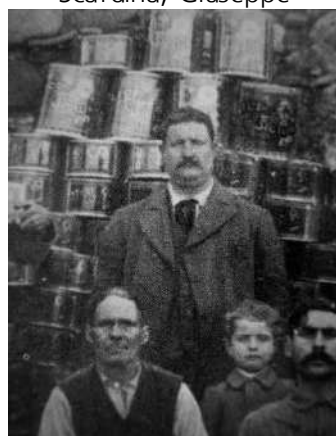
Sclaverani, Camilo



Scola, Baldassare



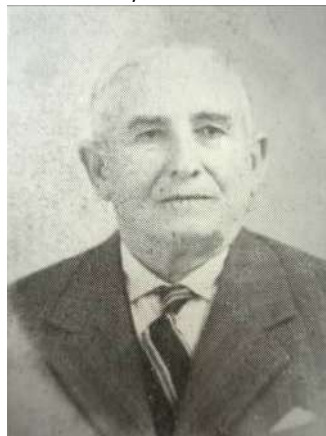
Scola, Bartolomeo



Scola, Felice



Scola, Mariano



Tagliavia, Donato



Tarantino Pizzo, Francesco



Tarantino, Antonino



Tarantino, Domenico



Tarantino, Francesco



Tarantino, Giovanni



Tarantino, Giuseppe



Tarantino, Salvatore



Vella, Giovanni



Zerbo, Gian Franco



Zizzo, Francesco



Zizzo, Gaetano Salvatore



Zizzo, Giuseppe

Fuentes del anexo:

Fotografías cedidas por los distintos entrevistados y colección del autor. Así mismo nos han proporcionado imágenes Nicolò Lo Coco (familia Cefalù –excepto Baldassare-, familia Scola, Gaetano Busalacchi, Pietro D'Amato, Pietro Messina y Gaetano Salvatore Zizzo); Museo dell'Acciuggha (Giuseppe Balistreri); Carmen Urriola (Giuseppe Fazzina); Archivo Histórico de Terrasini (Calogero Orlando) y también del libro de Josué Gomes Fernandes (2008: 233). A todos ellos muchas gracias por su colaboración.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: "Italianos en el Cantábrico. Identidades e historias de una migración particular", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 315-324.



Italianos en el Cantábrico. Identidades e historias de una migración particular¹

Luis Javier Escudero Domínguez

Recep.: 24.05.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 315-324]

Acep.: 09.07.12

Resumen

Este trabajo intenta explicar y desarrollar la llegada de los industriales italianos dedicados a la elaboración de anchoa. Para ello descubriremos las distintas familias que se involucraron en el sector, sus orígenes, sus vivencias y sobre todo la repercusión que tuvo en la evolución del sector pesquero y conservero. Con todo ello pretendemos dejar constancia de esta importante migración que se vivió en el entorno Cantábrico desde finales del siglo XIX.

Palabras clave: Salazón, anchoa, Italia, Sicilia, Cantábrico, emigración.

Laburpena

Lan honen helburua antxoak lantzen zuten Italiako industrialarien etorrera azaltzea eta garatzea da. Horretarako, sektorean sartu ziren familia desberdinak aurkeztu ditu; beraien jatorria, bizipenak eta, batez ere, arrantzaren eta kontserbagintzaren eboluzioan izan zuten eragina. Hori guztia azalduz, XIX. mendearen amaieratik Kantauriar eremuan agertu zen migrazio garrantzitsu honen berri eman nahi dugu.

Gako-hitzak: Gazitze, antxoak, Italia, Sizilia, Kantauri itsaso, emigrazio.

Abstract

This work looks to explain and develop the arrival of Italian businessmen who worked on anchovy production. We will discover the different families that were involved in the sector, their origins, their experiences and, above all, the effect they had on the evolution of the fishing sector and canning industry. The aim is to record this important migration, which took place in the Cantabrian as from the end of the 19th century.

Key words: Salted fish, anchovy, Italy, Sicily, Cantabrian and migration.

1. Este texto es un resumen, a modo de introducción, del artículo del mismo nombre. Para consultar en integridad el trabajo dirigirse a la página web del Museo: www.untzimuseoa.net.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

En estos últimos años hemos profundizado poco a poco en el conocimiento de la llegada y la actividad de los salazoneros italianos a nuestras costas. Principalmente se ha abordado el tema desde una perspectiva económica, intentando explicar su génesis, su posterior desarrollo y la repercusión que este fenómeno supuso para la propia actividad pesquera-conservera, y por consiguiente, para el crecimiento de muchas poblaciones receptoras de aquellos fabricantes. Paralelamente hemos intentado profundizar en el desarrollo del sector salazonero durante el siglo XX, fijándonos de manera concreta en la comunidad cántabra donde la industria del salazón tuvo y tiene un mayor peso específico dentro del conglomerado conservero. Una coyuntura que de forma genérica sirve para el resto de territorios cántabros. También abrimos una pequeña vía cognitiva de la situación del sector conservero en las últimas décadas, cuando se tuvo que lidiar con varios problemas acuciantes, principalmente por la falta de materia prima, y la necesidad de nuevos centros de producción o adaptación de los existentes a la nueva normativa sobre elaboración de productos pesqueros emanada de Europa. Hechos que provocaron una pequeña reestructuración del sector del que poco a poco, y no sin grandes esfuerzos, se ha ido superando pese al grado de incertidumbre que todavía se vislumbra en el panorama.

Con todo ello, el tejido industrial en las comunidades cántabras ha sufrido una renovación tanto en su nómina de fabricantes, conviviendo algunas de las firmas históricas con otras de nueva creación (principalmente en Cantabria y con una producción reducida), como en su localización, centrándose en los principales puertos regionales y abandonando o quedando reducido a una mínima expresión en otros centros antes con gran tradición conservera. De este modo, muchas empresas históricas han ido desapareciendo, cerrando sus puertas, vendiendo sus locales y poniendo fin a muchos años de actividad y prosperidad, quedando tan sólo el recuerdo de su pasado entre la población de mayor edad. Muchas de esas industrias llevaban apellidos trasalpinos, nombres que en muchos casos quedarán en el olvido y con ello buena parte de la historia de la elaboración de anchoa en España.

Y es que quizás a muchos les resulte llamativo conocer cómo los fabricantes italianos estuvieron conviviendo con el resto de industriales en la práctica totalidad de puertos de la cornisa cántabrica. Desde los más pequeños a los más importantes. Durante una costera o de forma permanente. Personas que vivieron temporalmente o que decidieron avecindarse definitivamente, formando familias y perpetuando el apellido entre nosotros. También a muchos les sorprenderá que a ellos les debemos la importancia y la fama mundial que hoy en día tiene la anchoa del Cantábrico en sus distintas preparaciones. Ellos pusieron en valor una especie infravalorada, aplicándole una serie de procedimientos que ya se utilizaban en los puertos sicilianos: el arte de salar y prensar la anchoa. Una técnica que requería de gran destreza y alto conocimiento del pescado, de la sal, de los tiempos de maduración, de la prensa.... Un arte, que en lo básico, todavía se mantiene en las industrias del ramo. Por lo tanto creemos que su historia no merece pasar desapercibida, languideciendo con el paso de los años a medida que esta industria, que en otro tiempo daba trabajo a buena parte de la población obrera de muchos puertos, va perdiendo protagonismo cuando no desapareciendo.

Esta motivación, principalmente, nos ha llevado a preparar este estudio. Un trabajo que pretende abandonar parcialmente la doctrina científica-económica de la cuestión, para ahondar en el terreno humano, en el social, el de la vida de los verdaderos protagonistas: los fabricantes italianos. Conocer las identidades, sus orígenes, las llegadas, sus estancias, las relaciones sociales y familiares...en definitiva, las historias que influyeron en su vida profesional. Así mismo pretendemos abrir una pequeña puerta al estudio de las redes sociales, que en el caso de los sicilianos, merece un análisis a profundidad. Con ello perseguimos varios objetivos. Por un lado, y principal, **preservar la memoria histórica** de este colectivo, dejar constancia de su trabajo y de su influencia en el desarrollo de la actividad en estos últimos 130 años, y por otro **servir de homenaje** a todos y cada uno de los hombres y mujeres que vinieron a nuestras costas, principalmente a aquellos pioneros que con sus viajes descubrieron nuevos horizontes a sus familias y paisanos donde poder desarrollar su vida, convirtiéndose en transmisores de su principal legado, su secreto, la forma de utilizar la sal y la prensa en la conservación de la anchoa.

2. APUNTES SOBRE SU LLEGADA. CONSIDERACIONES GENERALES DE SU ATERRIZAJE

Para poder entender mejor conceptos que posteriormente desarrollaremos, creemos conveniente explicar brevemente la historia de esta industria. La arribada de apellidos trasalpinos a nuestra costas

se inició en los años ochenta del siglo XIX. Parece ser que fue un diplomático italiano de la carrera consular en visita por el Cantábrico, el que observó la abundancia y calidad de anchoa, y el escaso interés de los naturales por ella². Una vez en Italia, contactó con empresarios del sector en Génova para transmitirles sus impresiones. En vista de aquellas noticias, una de las empresas más importantes del sector de la distribución y elaboración de pescado como fue la de *Angelo Parodi fu Bartolomeo*, decidió aventurarse y probar fortuna como ya hiciera anteriormente en otras zonas como el Sur de Portugal, en Túnez o Argelia. Así, embarcó en uno de sus barcos mercantes los útiles necesarios para su pesca y elaboración (barriles, sal, etc.) y contrató a personal siciliano que eran expertos conocedores de la manipulación y elaboración del salazón. Empezaron el viaje y al llegar a nuestra costa realizaron la pesca y su posterior tratamiento, almacenando la mercancía en el propio barco hasta su desembarco unos meses después en Génova. Llegados allí se constató la calidad de dicha pesca por lo que decidieron asentarse físicamente en nuestra costa, primeramente en Bermeo para posteriormente abrir filiales en buena parte de la geografía cantábrica.

Tras ella serán el resto de compañías radicadas en la zona norte de Italia las que irán progresivamente llegando a nuestros puertos, principalmente la *Società Commerciale de Alessandria e Genova*, *Domenico Pelazza* (Génova), *Vincenzo Gribaudo e figlio* (Turín) y *Eugenio Cardini & Co.* (Livorno), *A. Pontecorboli* (Nápoles), entre otras. Esta rápida expansión necesitó de personal, tanto encargados como técnicos de elaboración, lo que generó una primera arribada de personal siciliano –familiares directos y vecinos de los pioneros– que posteriormente desencadenó un efecto de arrastre o dominó, según aumentaron las filiales de las distintas empresas. Sus estancias apenas se prolongaban cuatro meses, apareciendo para S. José (19 de marzo) y regresando a Italia para finales de junio tras el cierre y la expedición de la mercancía.

Tras esta primera fase, que podríamos llamar de asentamiento, la evolución de esta emigración vivió varios periodos de arribadas motivadas por distintos fundamentos. A esta primera (1886-1904), le seguirá otra que se podría datar entre 1905-1919 caracterizada por la llegada de industriales ya establecidos en sus aldeas de origen o con vinculación en el sector pero de manera independiente; la emancipación de varios encargados/obreros que operaban para las empresas comisionistas, y la llegada de personal ajeno al sector pero con cierto capital para invertir en el negocio. En este periodo también se constatan los primeros casos de avecindamiento definitivo tras las uniones matrimoniales con mujeres locales. La siguiente etapa que abarcaría desde 1920 a 1936, fue una de las épocas más profusas en cuanto al número de asentamientos, debido principalmente a la ruptura parcial³ de los encargados pioneros con buena parte de las empresas matrices, la involucración de nuevos activos a las empresas (hermanos –*fratelli*–, etc.) que después irán rompiendo esa unión para formalizar industria propia, y la irrupción de nuevas compañías comisionistas del norte. Tras el periodo bélico español se dio otra nueva fase (1939-1950) que podríamos calificar como de reestructuración y mantenimiento, destacando los ceses y abandonos de algunos apellidos históricos, y una posterior (1951-1980) que se caracterizó por la arribada de una nueva oleada de apellidos, principalmente del norte, y por el progresivo y definitivo abandono de muchas firmas. Finalmente las últimas décadas han vivido un goteo de cierres, manteniéndose un total de nueve firmas con origen trasalpino a las que se le fueron sumando ininterrumpidamente alguna que otra firma, como veremos más adelante.

3. VÍAS DE INVESTIGACIÓN Y PROBLEMÁTICA AL RESPECTO

Conocer las identidades, los tiempos y lugares de estancia de los industriales del salazón italianos no es una tarea fácil. Una cuestión que se torna en casi imposible en lo que al conocimiento del número exacto de personas que estuvieron algún tiempo implicados en el negocio. La propia naturaleza de la actividad (trabajo de temporada) dificultará enormemente su seguimiento. Por dicho motivo hemos creído conveniente llevar a cabo una labor multidisciplinar que nos permita aumentar las referencias y con ello poder ofrecer un mayor y más exacto análisis de los agentes implicados. Una idea puesta en práctica en un anterior artículo⁴ y con la que creemos se aumenta el valor epistemológico

2. Son varias las voces entrevistadas las que nos reafirman en la veracidad de dicha hipótesis. Incluso alguna publicación contemporánea argumenta la misma idea: Diario *El Imparcial*, nº 17.667, 16/08/1915, p. 1.

3. La calificamos como parcial ya que pese a su status de fabricantes independientes en la mayoría de los casos seguirían realizando producción para las empresas con las que fueron contratados.

4. ESCUDERO (2009: 479-482). En él se hace una breve reflexión sobre la idoneidad del uso de distintas fuentes y la utilidad de las fuentes orales en la historia.



Operarias trabajando en la fábrica de los hermanos Francesco y Angelo Alioto en Lekeitio. Año 1927. (Foto amablemente cedida por Frank Alioto).



Interior de la fábrica de Giovanni Battista Gusmano en Bermeo, c. 1950. (Fotografía amablemente cedida por Ana Gusmano).



Vista de la fachada principal y casa de Bartolomeo Scola. Ondarroa, c. 1920. (Fotografía amablemente cedida por Vitori Scola).



Producción para la firma Burgassi de Florencia por parte del siciliano de Aspra Giuseppe Balistreri en Santoña, c.1950. (Fotografía amablemente cedida por el Museo dell' Acciugha. Aspra).



Posado de varios industriales italianos asentados en Castro Urdiales. Posiblemente ellos fueran el germen de la asociación de fabricantes italianos registrada en 1928. Año 1927. (Fotografía amablemente cedida por Fernanda Babarro).



Reunión de fabricantes sicilianos habituales en España. Entre ellos están los Oliveri (Giuseppe, Leonardo, Vincenzo y Paolo), Salvatore Cusumano y Giuseppe Sanfilippo. Sciacca, 1937. (Foto amablemente cedida por Ignacio Sanfilippo).

del trabajo y nos reafirma en la validez de dicha práctica. Pese a ello hay que hacer hincapié en el grado de complejidad que nos presenta su tratamiento, principalmente por su escasez, su irregularidad así como su inespecificidad. La metodología empleada se basa en la investigación en fuentes manuscritas y en la recogida de testimonios orales. Con las primeras intentamos recopilar las identidades de los fabricantes así como referencias sobre su localización, sus áreas de trabajo y su permanencia en activo. Para ello nos hemos basado en la consulta de fuentes bibliográficas, hemerográficas y principalmente archivísticas tanto en España como en algunas localidades sicilianas y portuguesas⁵. El resultado es desigual según los periodos. Así a partir de la década de los veinte la información es bastante completa encontrándonos series continuadas para la práctica totalidad de localidades investigadas. No sucede así en los años anteriores donde la inexistencia de documentación, la falta de homogeneidad y continuidad en las fuentes, y la escasa atención en los medios o bibliografía consultada, es bastante común. En lo referente a la localización de personal la cosa no fue igual. La investigación en este caso fue encaminada a la búsqueda de registros de la época en los archivos de los viceconsulados de la zona, (San Sebastián, Bilbao y Santander) a priori fuentes de mayor fiabilidad. Desgraciadamente tan sólo pudimos localizar un libro en Santander que recoge información de las llegadas desde los años treinta, aproximadamente, en la zona cántabra y asturiana. Este motivo nos complicó el conocimiento exacto del número de actores de esta industria.

Otra fuente que nos podría ayudar a subsanar esas deficiencias en los datos de la primera época fueron los fondos de las Cofradías de pescadores, principalmente los libros de venta. En ellos se anotaban los compradores y el número de cantidades adquiridas. Desafortunadamente son pocos los gremios que mantienen los libros de aquellos años. De los principales puertos investigados tan sólo hemos podido localizar algunos libros del gremio de Lekeitio, algunos de Santoña, y, sobre todo, los de Ondarroa donde se conserva documentación desde finales del siglo XIX.

En cuanto a los archivos consultados en Sicilia nos centramos en los dos municipios –*comune* en idioma local– con mayor representación: Santa Flavia y Terrasini. En el primero la falta de inventario nos privó de su consulta. Por dicho motivo nos centramos en la investigación de los fondos históricos del registro Civil. En el archivo de la otra localidad encontramos documentación muy interesante, principalmente registros de solicitudes para la obtención del pasaporte para el exterior desde 1902, siendo más completo a partir de los años veinte. Esta fuente nos fue de gran ayuda para conocer los diferentes *terrasinesí* que vinieron alguna vez por las costas españolas⁶.

Para la segunda vía hemos realizado un trabajo de campo enfocado en la búsqueda de descendientes tanto por la geografía más cercana como en otros países como Italia, principalmente, y también EE.UU o Argentina⁷. El cuerpo de las entrevistas se dirigía principalmente a conocer referencias sobre su llegada, que se podría resumir en el cuándo, cómo, con quién y por qué de su venida. También se realizaron cuestiones referentes a su vida laboral, la época de la Guerra Civil, marcas, elaboraciones, mercados y los ceses. Por último, se consultó por otros fabricantes afincados en su entorno y muy importante, por obreros de sus aldeas de origen que también estuvieron empleados en el sector. Hay que reseñar el grado de importancia que tiene en este caso la historia oral pues nos posibilita la recopilación de identidades así como de las relaciones profesionales y familiares que no quedan reflejados en los textos manuscritos. De esta forma podemos reconstruir las cadenas familiares relacionadas con el sector. El resultado nos descubre pocos testimonios directos, siendo más abundantes los de segundas y terceras generaciones. Pese a la gran predisposición encontrada en ellos, se nos presentan serios inconvenientes relativos a la exactitud de fechas o datos. No obstante, las referencias o indicios nos han sido muy valiosos para poder profundizar en la investigación en otras fuentes, y para descubrir las relaciones existentes, así como para la localización de distintos apellidos que vinieron a trabajar para los fabricantes ya instalados.

5. Principalmente archivos municipales, provinciales, estatales, archivos de Diputaciones, gremiales (Cámaras de Comercio y Cofradías de Pescadores), archivos eclesiásticos (registros sacramentales), archivos consulares, privados y registros civiles y mercantiles.

6. Quiero agradecer al alcalde de la *Comune di Santa Flavia*, Dr. Antonio Napoli, su gentileza y colaboración al permitirme consultar sus fondos. Así mismo, y de manera especial, quiero hacer extensible esa gratitud al profesor Nicolás Lo Coco y al Dr. Giuseppe Meloni, ambos de Porticello, al personal de la Oficina del Registro Civil de aquella localidad, a la responsable del Archivo Histórico de Terrasini, Enza Randazzo, y al historiador *terrasinesí* Agostino Tocco por su esmerado trato y por facilitarme y guiarme en la consulta de los mismos. Grazie e tutti!

7. Quiero recalcar que sin su gran ayuda sería imposible la redacción de este texto. Sus historias han sido fundamentales para conocer mejor a las distintas familias. Por ello quiero agradecer su amabilidad y dejar constancia de lo mucho que hemos aprendido con ellos, convirtiéndose en muchos casos en amistades, por lo que ha sido un verdadero placer investigar en todas las familias que en el apartado de agradecimientos describimos.

Esta ayuda en el caso de las familias sicilianas ha sido fundamental. Su especial idiosincrasia y sus arraigadas costumbres nos complican aun más el conocimiento exacto de los sujetos que trabajaron en muchos casos. La tradición en Sicilia tiene una regla “no escrita” que implica una serie de normas sobre la nomenclatura de los hijos. Así el primer vástago deberá llevar el nombre de su abuelo paterno, el segundo el materno, el tercero el nombre del hermano mayor del padre, etc. Con las hembras sucedía otro tanto. Teniendo en cuenta la elevada natalidad de la época observaremos cómo se generó un gran número de homónimos en las familias, principalmente entre primos. Si a ello le sumamos la práctica inutilización del apellido materno⁸, entenderemos la problemática a la que nos enfrentamos a la hora de descubrir las identidades y la ordenación en las distintas familias. De este modo nos hemos encontrado a varios individuos con el mismo nombre y apellido de una misma generación apareciendo por los listados en fechas cercanas. Sólo una profunda labor heurística, así como trabajo de campo en los propios camposantos, nos ha posibilitado el esclarecimiento de estas incógnitas que nos iban surgiendo.

4. LAS ZONAS DE PROCEDENCIA

Los italianos que recalaron en España para dedicarse a la industria de la anchoa provienen de dos zonas principalmente: las regiones del Norte y la isla de Sicilia. Dos territorios totalmente distintos, con particularidades e idiosincrasias propias y singulares. Uno consumidor y otro elaborador. Una industrial y otra pobre. Tras la unificación de Italia (1861) las regiones del norte vivieron un progresivo desarrollo industrial que favorecieron la creación de tejido empresarial. En lo que a la industria de la anchoa se refiere, las principales casas importadoras de salazón se fueron creando en ciudades septentrionales amparadas por el aumento en el grado de importancia que iba adquiriendo el puerto de Génova como principal centro de contratación de anchoa en salazón⁹. Una vez llegada la mercancía a dicho puerto, las compañías la enviaban a sus almacenes donde se efectuaba su comercialización. Podríamos decir que actuaban como distribuidores mayoristas. El producto finalmente era adquirido por los vendedores itinerantes que, históricamente, se encargaban de su distribución a los que se les denominaban *acciugai*¹⁰. Estos tratantes solían valerse de un carro en el cual cargaban barriles, latas de anchoa u otros pescados salados para posteriormente trasladarse por los pueblos para su definitiva venta al por menor. Muchos de ellos fueron los gérmenes de importantes casas importadoras a mediados del siglo XX como veremos posteriormente.

Hasta la llegada de la anchoa española, Sicilia fue una de las zonas proveedoras de salazón para el norte. La economía de la Sicilia decimonónica se basaba fundamentalmente en la agricultura, la minería, la explotación de las salinas y en la pesca en sus puertos pesqueros. Tras la unificación, la economía de la isla fue perdiendo peso, especialmente a partir de 1890 por problemas coyunturales y estructurales en el sector agrario¹¹, y otros de índole político, que derivó en un periodo de gran pobreza y miseria. Esto repercutió en un progresivo aumento de la emigración transoceánica (principalmente a EE.UU. y posteriormente a Argentina) donde se presentaban mejores oportunidades laborales. Un éxodo que tuvo su momento álgido en los primeros años del siglo XX cuando se convirtió en la zona con mayor índice de emigrantes de Italia. Este fenómeno no fue un hecho aislado o de una zona concreta sino que se dio en toda la geografía siciliana, incluidas las localidades costeras. Unos enclaves que mantenían una economía de corte tradicional, basada en una pesca de subsistencia, y en el beneficio de la misma por parte de los traficantes y *salatori*. Un panorama de pobreza que presentaba pocas oportunidades de una mejor vida para los jóvenes sicilianos. Por ese motivo muchos de ellos siguieron aquel camino de la emigración, bien a tiempo parcial o estableciéndose definitivamente en las localidades de adopción. Allí se ocuparon en todo tipo de trabajos como jornaleros, peones de construcción e incluso como pescadores¹².

8. El apellido materno se sustituye por las formas *fu ó di* + nombre del padre. La primera (*fu*) hace referencia al padre ya difunto y la segunda (*di*) al padre en vida. Por poner un ejemplo Angelo Cefalù fu Giuseppe viene a traducirse como Angelo Cefalù, hijo del difunto Giuseppe.

9. Esa primacía estuvo vigente hasta bien entrado el siglo XX. Salvo algunos casos de empresas importadoras en Nápoles, Livorno o Florencia, la mayoría de compañías estuvieron radicadas en Génova o en ciudades de las cercanas regiones del Piamonte o la Lombardia.

10. Para conocer la historia de estos comerciantes se puede leer: *la storia degli acciugai* en http://www.fieradegliacciugai.it/storia_acciugai.asp.

11. CACOPARDO; MORENO (1991: 34, 43).

12. Por poner un ejemplo sobre esa emigración dedicada a la pesca en San Diego (California) puede leerse CORONA (2010) y en Argentina PENNISI (2006).

La llegada de los salatori sicilianos a España podría enmarcarse dentro de ese fenómeno migratorio ya explicado, si bien presenta condicionantes distintos. Por un lado por ser en principio una migración temporal, es decir, de ida y vuelta, y por realizar el desplazamiento con un puesto de trabajo ya asegurado al ser reclutados por los pioneros que aterrizaron por aquí. Un fenómeno de arrastre en sus redes familiares y sociales que provocó, como veremos más tarde, la llegada de un buen número de apellidos, en muchos casos relacionados entre sí. Pese a ello este nuevo flujo migratorio nunca tuvo una importancia cuantitativa, como ocurriera en los desplazamientos transoceánicos, sino que destacó por unos originales aspectos cualitativos que fueron muy interesantes para el desarrollo del sector de la anchoa.

La investigación oral nos ha permitido también conocer un poco más los aspectos etnográficos de estas venidas. Su integración en un principio discurrió por cauces normales, no existiendo apenas problemas. Podríamos decir que contaban con cierta consideración entre las poblaciones pesqueras ya que ellos fueron los que dieron valor a la especie, y a su vez, por dar jornales a las mujeres y niños de los propios pescadores. Con el paso del tiempo y a medida que los viajes se tornaron en periódicos, su integración dentro de las sociedades de adopción fue normal. Si bien es cierto que eran muy dados a relacionarse con sus paisanos, con los que les solía unir grandes lazos de amistad, no es menos cierto que convivieron y se adaptaron rápidamente a los distintos estamentos de las nuevas sociedades. Por ejemplo en la villa de Santoña sabemos cómo un italiano está ya involucrado en la sociedad promotora de la plaza de toros de la villa en 1907. Así mismo son varios los súbditos trasalpinos que se dan de alta como socios del Casino Liceo, sociedad local en la que solían estar las principales figuras de la villa¹³. Esta integración se hizo más patente a raíz de los enlaces matrimoniales con mujeres locales y la progresiva ampliación de las elaboraciones que permitirán trabajar durante todo el año. En este caso hay que hacer constar que, en general, los italianos avecindados en España no solían viajar con asiduidad a su tierra salvo en ocasiones muy puntuales, pese a tener cierta nostalgia y añoranza de su tierra madre, característica muy arraigada entre los sicilianos principalmente. Tal es el caso que buena parte de ellos, tras su jubilación, prefirieron quedarse en España hasta su muerte siendo enterrados en los cementerios locales. Una tesitura que en muchos casos generó una cierta ambigüedad con la nacionalidad de los inmigrantes. Así en las poblaciones españolas eran conocidos como "los italianos" y en sus aldeas de origen como "los españoles". Un fenómeno que se repitió en otras corrientes migratorias y que algunos han calificado como "sociedad binacional"¹⁴. Salvo un caso, no tuvieron cargos políticos, ni hay constancia de la creación o participación en asociaciones italianas de tipo cultural o folclórico. Lo que sí solían organizar eran reuniones con el resto de fabricantes trasalpinos. Así en la década de los cincuenta, los de Cantabria y los del País Vasco solían juntarse una vez al mes, alternando las ciudades San Sebastián y Laredo como centro de reunión, para charlar y relacionarse con distintas personalidades que llegaban desde su país. Esta idea, fomentada por los fabricantes de más edad, fue desapareciendo a medida que éstos iban falleciendo. Sobre las vestimentas, apuntar que entre los pioneros sicilianos era muy frecuente la utilización de una gorra típica de aquella isla denominada "Coppola" por la cual eran conocidos entre la población de acogida. Las siguientes generaciones fueron perdiendo esa costumbre, utilizando frecuentemente la boina cuando residían en nuestros puertos. Destacar también que solían vestir de manera elegante y sobria incluso cuando estaban en la propia fábrica.

5. LOS APELLIDOS SEGÚN SU PROCEDENCIA

El presente trabajo de investigación nos ha permitido conocer por un lado las singularidades de cada caso, y a la vez descubrir en términos cuantitativos el grado de importancia de su implantación. Así en toda la franja cantábrica los italianos abrieron cerca de 500 fábricas, estando regentadas por unas 130 empresas, tanto de carácter familiar como compañías mercantiles. Un número que casi se duplica si contabilizamos al personal trabajador, parientes cercanos (principalmente hermanos) y sucesivas generaciones involucradas. Descontando los nombres de los que desconocemos referencias documentales, más allá de su inscripción en los registros fiscales, son unas 100 familias las que regentaron una industria en algún punto o en varios de la geografía cantábrica. De esas familias vamos a

13. Archivo del Casino Liceo. Actas: 1914-1935. Agradezco a su presidente Chema Fiz la consulta de dichos fondos.

14. SMITH (1999: 57).



hablar, apellidos que corresponden a los Ajello, Alioto, America, Balistreri, Baudo, Belfiore, Billante, Boggio, Bonaria, Bonello, Bosco, Busalacchi, Cannizo, Castello, Cefalù, Cimino, Consiglio, Croce, Cusimano-Cusumano, D Amato, D Acquisto, Del Puy, Dentici, Fazzina, Galioto, Gandolfo, Garciano, Giannitrapani, Gusmano, Lo Coco, Mantelli, Marchese, Marino, Messina, Nassari, Navonne, Oliveri, Orlando, Palazzolo, Pizzimenti, Pretto, Rodolosi, Sanfilippo, Sapuppo, Scardina, Scola, Sparacino, Strixino, Tagliavia, Tarantino, Tocco, Tremonti, Valdano, Vella o Zizzo, entre otros. Varios de ellos son tan sólo historia reciente. Sin embargo buena parte perviven en nuestras sociedades, convirtiéndose con el paso de las generaciones en un apellido más en localidades como Santoña, Mutriku, Ondarroa o Bermeo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALLASIA, Caterina y ALLASIA, Roberta: *Guida al Museo Seles gli Acciugai della Val Maira*, Comune di Celle di Macra, 2008.
- Annuario Generale Commercial della Sicilia, della Calabria e della Tripolitania* (1930), año VIII, Catania.
- BRUZZONE, Emanuele: "Tra Valle Maira e Asti: la familia di Mario Del Puy, acciugaio" en *Il Platano, Revisti de cultura astigiana*, Año XXXIII, Società di estudio astesi, Asti, 2008.
- CARDIA PIRES, Augusto *et al.*: *Guia de Leixões*, A Comissão de Iniciativa de Leixões, Leixões, 1934.
- CASTAÑO ROZADA, Javier: "Baldassare Scola Sanfilippo, un "salatore" riosellano", en *La Plaza Nueva*, nº 22, Asociación de Amigos de Ribadesella, Ribadesella, 2006.
- CACOPARDO, M^a Cristina; MORENO, J. Luis: "La emigración italiana meridional a la Argentina: calabreses y sicilianos (1880-1930)", *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, Tercera Serie, nº 3, 1º semestre, Buenos Aires, 1991.
- CANCILA, Orazio: *I Florio: Storia di una dinastia imprenditoriale*, Ed. Bompiani, Milan, 2008.
- CORONA, Peter: *Little italy: the way it was*, Trafford Publishing, Victoria, Bc. (Canada), 2010.
- ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: "Los italianos y la industria de salazón. Primeras aportaciones a su aparición por el Cantábrico", comunicación presentada en el *VII Congreso de la Asociación de Historia Económica*, Santiago de Compostela, 2005.
- ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: *Acciughe salate alla vera carne: Historia de los salazoneros italianos en Cantabria*, Universidad de Cantabria, Santander, 2007.
- ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier: "Los otros industriales. Los salazoneros italianos y la elaboración de anchoas en Candás y Luanco" en *Remanecer*, revista local, nº 3, Ramón de Julián, editores, Carreño-Gozón, 2008.
- ESCUADERO DOMÍNGUEZ, Luis Javier; LÓPEZ LOSA, Ernesto: "Los Sanfilippo. La tradición de los salazoneros italianos en Cantabria", en CARMONA BADÍA, Xoan (coord.): *Las familias de la conserva. El sector de las conservas de pescados a través de sus sagas familiares*, ANFACO-CECOPESCA, Fundación Cluster de conservación de productos del mar y Diputación de Pontevedra, Vigo, 2011.
- GOMES FERNANDES, Josué: *Memória da Indústria Conserveira de Matosinhos, Leça da Palmeira e Perafita, 1899-2007*, Câmara Municipal de Matosinhos & Napesmat, Matosinhos, 2008.
- LO COCO SANFILIPPO, Nicolò: *...paesi di mare*, Comune di Santa Flavia, Porticello, 2002.
- LO COCO SANFILIPPO, Nicolò: *L ultima levata. La tonnara di Solanto dai fasti al declino*, Eugenio Maria Falcone Editore, Bagheria, 2006.
- LOPES CORDEIRO, José M.: *A indústria Conserveira em Matosinhos. Exposición de Arqueología Industrial*, Câmara Municipal de Matosinhos. Matosinhos, 1889.
- PENNISI GRECO, Roberto: *Italianos en el puerto de Mar de Plata. La pesca, la industria y otras historias*, Editorial Atlántida, Buenos Aires, 2006.
- PENNISI GRECO, Roberto: *Italianos en el puerto*, 10 documentales en formato DVD sobre la pesca, la industria y su gente, 2008.
- PETRINI, Carlos: "Mario del Puy 'il ragioniere' dell acciuga", publicado en el periódico *La Repubblica*, Turín, 2009. Consultado en : <http://torino.repubblica.it/dettaglio/mario-del-puy-il-ragioniere-dellacciuga/1639664>
- SÁNCHEZ CIDRAS, A.; CERVIÑO MEIRA, X.M., FENÁNDEZ ALDEGUNDE, X.L.: *A industria da Pesca Salgada os portos de Bueu e Beluso*, Xunta de Galicia, 1998.

SMITH, Robert C.: "Reflexiones sobre migración, el estado y la construcción, durabilidad y novedad de la vida transnacional", en MUMMERT, Gail (ed.): *Fronteras Fragmentadas*, CIDE/El Colegio de Michoacán, Zamora, 1999, pp. 55-86.

TRIVELLI, Giorgio: "Antonio Tomba, un emigrante italiano alla conquista dell'Argentina", en *Mediterranea, Ricerche Storiche*, anno III, n° 8, Associazione no profit Mediterranea, Palermo, 2006, pp. 523-538.

FUENTES

Archivos Municipales de los distintos pueblos de la cornisa Cantábrica desde Hondarribia a San Cibrao.

Archivo Municipal de Bueu y Vigo (Pontevedra).

Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria, Gipuzkoa, Avilés y Oviedo.

Archivo Cofradía de Pescadores Nuestra Señora del Puerto (Santoña).

Archivo Cofradía de Pescadores Santa Clara de Ondarroa.

Archivo Cofradía de la Anchoa. Santoña.

Archivo General de la Administración (Madrid).

Archivo Histórico Comune de Terrasini.

Archivo Histórico Diocesano de Bizkaia y Gipuzkoa.

Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia.

Archivo Histórico Provincial de Vizcaya, Cantabria, y Asturias.

Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa.

Archivo Histórico del Vice Consulado de Italia en Santander.

Archivo de la Notaría de Avilés, Cangas de Onís, Castro Urdiales, Laredo, Llanes, Gijón, Santoña, S. Vicente de la Barquera y Villaviciosa.

Archivo Parroquial de Castro Urdiales, Laredo y Santoña.

Arquivo Municipal do Matosinhos (Portugal).

Gabinete Municipal de Arqueología e Historia (Matosinhos).

Registro Civil de Santa Flavia. Libros históricos.

Registro Mercantil de Bizkaia, Gipuzkoa, Cantabria y La Rioja.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

PÉREZ ALDASORO, Pío; KORTAZAR GARCÍA, Andoni: “Valores sociales y prácticas sostenibles en los pescadores de bajura de Hondarribia”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 325-336.



Valores sociales y prácticas sostenibles en los pescadores de bajura de Hondarribia

Pío Pérez Aldasoro, Andoni Kortazar García

Universidad del País Vasco

Recep.: 08.02.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 325-336]

Acep.: 15.05.12

Resumen

Los pescadores son los primeros interesados en que la pesca se mantenga en unos índices productivos rentables y sostenibles en el tiempo. Es por ello que la flota hondarribiarra tomó la firme decisión de apostar en su trabajo por la utilización de unos artes de pesca tradicionales, selectivos y sostenibles. En esta decisión, fruto de largos debates y continuas reflexiones, se observa un fuerte vínculo ideológico con la realidad que el pescador de bajura encuentra día a día. Si mientras faena está propiciando el imparable agotamiento de los recursos, o si no consigue desarrollar un sistema de pesca que sea adecuado, él mismo, su familia y su entorno inmediato serán los primeros perjudicados.

Palabras clave: Pescadores de Hondarribia, valores sociales, explotación pesquera, sostenibilidad.

Laburpena

Arrantzaleak dira arrantza produkzio indize errentagarri eta iraunkorretan mantentzeko interes gehien dutenak. Hori dela eta, Hondarribiko flotak arrantza aparailu tradizionalak, selektiboak eta iraunkorrak erabiltzeko erabakia hartu zuen. Eztabaida eta hausnarketa luzeen ondorio den erabaki honek islatzen du lotura ideologiko sendoa baxurako arrantzaleek egunero aurkitzen duten errealitatearekin. Arrantzaleak, arrantzan ari den bitartean, baliabideen ahitzeari bidea ematen badio, edo egokia den arrantza sistema bat garatzea lortzen ez badu, bera, bere familia eta zuzeneko ingurunea izango dira lehen kaltetuak.

Gako-hitzak: Hondarribiko arrantzale, balio sozial, arrantza ustiapen, iraunkortasun.

Abstract

Fishermen are the first to be interested in fishing being kept at production levels that are profitable and sustainable over time. That is why the fleet of Hondarribia took the firm decision to work using traditional fishing methods that are both selective and sustainable. Their decision, which came after much debate and thought, is backed by a strong ideological bond with the everyday situation of coastal fishermen. If their work contributes to the unstoppable depletion of resources or if they are unable to develop an adequate fishing system, the fishermen themselves, their families and their immediate environment will be the first to suffer.

Key words: Fishermen of Hondarribia, social values, fisheries undertaking, sustainability.

1. INTRODUCCIÓN

En el invierno de 2010 comenzamos a realizar una investigación en Hondarribia en la que entrevistábamos a personas de edad del municipio sobre distintos aspectos de su vida. Entre los entrevistados intentamos recoger personas de los oficios más representativos del pueblo. Uno de los sectores que mejor representado estaba era el de las personas relacionadas con la mar: pescadores de bajura, pescadores de altura, vendedoras de pescado y rederas. A los entrevistados de este sector una de las cuestiones que les planteábamos, entre otras, era que nos diesen su opinión sobre cómo percibían el futuro de la pesca¹.

En general, sus opiniones sobre el futuro del trabajo en el mar eran pesimistas: “cada día que pasa se pesca menos”, “las capturas son más escasas y pequeñas”, “no se gana lo suficiente para soportar la dureza del trabajo”, “ya no es lo que era”, etc. Pero una de ellas nos sorprendió por su rotundidad y queremos traer aquí esas palabras, ya que resumen de manera clara la percepción generalizada sobre la situación del medio ambiente marino y el futuro de la pesca que encontramos en la mayoría de los entrevistados. La respuesta a nuestra pregunta fue rápida y sin titubeos:

“Sí, me preocupa mucho la situación actual del mar y el futuro de la pesca. Sí, me preocupa mucho, y no creas que esto te lo digo porque de repente me haya convertido en ecologista, me preocupa porque a diario estoy viendo que el mar se está agotando, que cada día pescamos menos y que los peces que capturamos son cada día más pequeños”.

En su respuesta, aquel arrantzale nos estaba apuntando que la preocupación en temas referidos al medio ambiente y a la sostenibilidad del ecosistema marino no era el producto de la influencia del ecologismo o de una ideología contemporánea. La preocupación que manifestaba por la explotación de los recursos pesqueros se debía a la realidad con que el pescador se estaba encontrando a diario al salir a faenar. De sus palabras podríamos deducir que el pescador era el primer interesado en que la actividad extractiva se mantuviera con unos índices productivos rentables, ya que su propio sustento estaba en juego. Pero, al mismo tiempo, se podía intuir que entre los pescadores existía un interés para que esa actividad pesquera pudiera tener continuidad para futuras generaciones.

Aprovechando esas palabras, en este artículo queremos analizar de qué manera confluyen las prácticas productivas y los valores de los pescadores de bajura de Hondarribia con los intereses generales de defensa y protección del medio marino. El objetivo del análisis es valorar cómo se produce el intercambio entre el grupo social pescador y el medio ambiente en qué habita. Es decir, ver cómo se resuelve la aparente contradicción entre mantener la actividad productiva de la pesca –una actividad predatoria de los recursos marinos– defendiendo, al mismo tiempo, el derecho de las nuevas generaciones de pescadores a continuar faenando en el futuro con unas garantías mínimas de rentabilidad en el trabajo.

Es por ello que queremos mostrar una serie de hitos que, a nuestro juicio, han marcado el camino de la constitución y el desarrollo de los valores de los pescadores hondarribiarras en relación con el medio ambiente y con la defensa de una pesca basada en criterios de sostenibilidad.

Es muy probable que un análisis más detallado de las experiencias en los diferentes puertos pesqueros vascos sacara a la luz algunas pequeñas diferencias entre las actitudes y los valores de los pescadores de unas y otras localidades costeras. Pero, analizado en conjunto, consideramos que el esquema de las prácticas sostenibles de las comunidades pesqueras vascas de bajura es muy similar en lo básico, por lo que la reflexión que en torno a los recursos se da entre los pescadores de bajura de Hondarribia, podía extenderse a la mayoría de pescadores del Cantábrico. No obstante, en nuestra opinión lo más reseñable es que personas concretas, ciertos arrantzales hondarribiarras concretos han liderado de manera significativa estos movimientos y han impulsado estas reivindicaciones en torno a una pesca responsable y sostenible.

2. NICHO ECOLÓGICO, PESCA Y VALORES

Se puede afirmar que las características propias del nicho ecológico en que se desarrolla una comunidad humana condicionan, en gran medida, la utilización y explotación que los grupos humanos

1. El proyecto se denominó “Aitona-amonekin blagan” y fue financiado por el Ayuntamiento de Hondarribia.

hacemos de él. Por lo tanto, no es descabellado pensar que la relación entre nicho ecológico y grupo humano es una relación de recíproco condicionamiento (Martínez, 1982) y que resulta vinculante tanto para el medio ambiente como para el grupo social (Biersack, 1999). A consecuencia de esta relación, el espacio donde se desarrollan las actividades del grupo humano, el nicho ecológico, pasar de ser un espacio natural a ser un espacio antropogénico, que ha sido transformado a lo largo de los siglos por la acción y la transformación continuada de las propias comunidades humanas (Martínez, 1985).

Los seres humanos obtenemos del nicho ecológico que habitamos la mayoría de elementos que necesitamos para nuestra supervivencia. No obstante, este nicho ecológico no sólo tiene la función de ser el suministrador de los alimentos y de energía necesaria para la satisfacción de los aspectos materiales del grupo social. Asimismo, el nicho ecológico es el lugar en el que la comunidad habita y que, por lo tanto, pasa de ser un espacio físico a conformarse en un territorio con sentido. En él las personas desarrollamos nuestras relaciones sociales, y en él los individuos plasmamos nuestros deseos, sueños o frustraciones. Todo ese conjunto de vinculaciones hace que el grupo humano mantenga una relación de carácter emocional (estética, afectiva...) con su nicho ecológico, y que éste sea el espacio donde las personas manifestamos los aspectos singulares de nuestro sistema cultural (Lisón, 1973).

Es por ello que no podemos considerar que esta explotación de los recursos pesqueros no sea una actividad desentendida de la realidad histórica y del devenir social del municipio. En todas las zonas costeras del planeta, los pescadores están unidos indisolublemente con cada comunidad local y con cada zona del litoral en la que se asientan. Y, por lo tanto, la pesca, en especial, la de bajura presenta unas peculiaridades que se plasman posteriormente en un universo de valores, de pautas de comportamiento y otras singularidades culturales propias de las comunidades humanas de las que forman parte. De alguna manera, esta afirmación puede aproximarse a una visión posmoderna o posestructuralista antropológica, ya que ambas sostienen que la visión del mundo que tenemos tanto las personas como los grupos culturales viene de la mano de la experiencia social.

La pesca es una actividad económica que se ha ido desarrollando a lo largo de los siglos en aguas costeras de Hondarribia. En torno al mundo de la pesca ha pivotado gran parte de la actividad económica y social del municipio, y aunque hoy en día los pescadores y el conjunto de la actividad extractiva no pasan por sus mejores momentos, la pesca se mantiene arraigada de manera profunda en el imaginario cultural y simbólico de la comunidad.

Por lo tanto, los pescadores de Hondarribia no son un conjunto de individuos aislados que ejercen su trabajo de manera cuasipermanente en la mar. Tienen un pasado histórico que los vincula, de manera directa, a unos recursos marinos concretos y a un ecosistema determinado. Históricamente, estos pescadores han actuado de forma colectiva con el objetivo de organizar el acceso, la explotación y protección del nicho ecológico y de los recursos que habitan en él. Para llevar adelante este cometido se dotaron de unas instituciones que arbitraban la autorregulación en la faena y las capturas, impidiendo de este modo, no solo la sobreexplotación del nicho ecológico o la posible extinción de los recursos, sino también un acceso generalizado a los mismos.

Estas restricciones en la explotación y en el acceso a los recursos posibilitaron en el pasado la supervivencia para todos los miembros del grupo pescador, con un planteamiento de tipo organizativo que podría calificarse de comunitarista (Suarez de Videiro, 2008). Hoy en día, las restricciones y las medidas reguladoras ya no son dirigidas por los propios pescadores, sino que aparecen impuestas por estructuras políticas o instancias ajenas al mundo pescador y al nicho ecológico.

En opinión de los pescadores, las personas ajenas al mundo laboral de la mar pueden tener una concepción equivocada sobre el libre acceso a los recursos marinos. Es decir, se tiene la concepción equivocada de que el mar es de todos, o de que el mar es un recurso de propiedad universal y que por lo tanto su acceso puede ser libre, alejado de los cánones de la propiedad privada. A esta idea sobre el acceso libre se le ha unido otra, equivocada también, la de que el medio marino ha sido, es y será una fuente inagotable de riqueza.

Estas dos ideas sobre el ecosistema marino, tradicionalmente admitidas, no han sido compartidas de la misma manera por las comunidades pesqueras. El carácter comunal del medio marino llevó a los pescadores a desarrollar a lo largo de la historia una serie de mecanismos que les posibilitase la oportunidad de regular el acceso libre hacia los recursos marinos (López Losa, 1996). Estos mecanismos habían sido vehiculados por las organizaciones de pescadores que tradicionalmente se habían dedicado a regular la actividad y que habían sido gobernadas por ellos mismos. Uno de los modelos

de organización, de estilo comunitarista, del que se dotaron los pescadores ha sido el de las organizaciones en torno a las Cofradías de Pescadores.

Las formas utilizadas por los pescadores para desarrollar mecanismos restrictivos para con otros competidores pueden ser de lo más variadas: ya sea ejecutando mecanismos que prohíban directamente el acceso a la mar, ya sea poniendo dificultades para acceder al mercado, ya sea por medio de impedir el amarre en puerto o, bien mediante la denegación en la venta de suministros necesarios para la pesca. De esta manera, el resultado final es que en la práctica diaria el mar y los recursos pesqueros no pueden considerarse totalmente libres. No obstante, es evidente que el pescador no ha podido adueñarse del mar, ni domesticarlo, pero mediante su trabajo, por medio de la práctica de su quehacer diario en la mar, el pescador ha ido adquiriendo unos derechos que le posibilitan el uso del medio marino para su explotación (Maíz, 1993).

Utilizando la gran experiencia que les otorga el trabajo pesquero continuado de generaciones en el ecosistema marino, la flota hondarribarra tomó la firme decisión de apostar en su trabajo por la utilización de unos artes de pesca tradicionales, selectivos y sostenibles². Esta decisión, fruto de largos debates y continuas reflexiones, tiene un fuerte vínculo ideológico con la realidad que el pescador de bajura encuentra día a día. Si mientras faena está propiciando el imparable agotamiento de los recursos, o si no consigue desarrollar un sistema de pesca que sea adecuado, él mismo, su familia y su entorno inmediato serán los primeros perjudicados. Por lo tanto, la característica que adquiere la explotación de los recursos en un espacio y tiempo determinado aparece ligada a los principales rasgos que definen a la organización social que interactúa con el entorno.

Esta filosofía para con su trabajo puede resumir una idea que pronunció en la entrevista el arrantzale mencionado en la introducción. Esta persona puntualizó: “no debemos hacernos ricos a costa del mar, únicamente debemos explotarlo para obtener los recursos que nos permitan vivir con dignidad”. Esta afirmación, que es contradictoria con los tiempos en que vivimos, resume la preocupación que aparece en el discurso de los arrantzales de Hondarribia ante el futuro del mar. En su opinión, los mismos pescadores deberían cuidar el medio marino y controlar su explotación, para que el día de mañana continúe ofreciéndonos una riqueza suficiente, que permita que, sus descendientes u otras personas, puedan vivir, igual que lo hacen ellos, de la pesca. Estas palabras del antropólogo francés Maurice Godelier coinciden con el discurso y podrían aplicarse a los arrantzales de Hondarribia:

“Cada vez se ha ido haciendo más patente que una racionalidad económica exclusivamente basada en la norma de los beneficios a corto plazo entraña un gigantesco despilfarro de los recursos del planeta y va acompañada de una creciente contaminación ambiental que es urgente reducir y combatir” (Godelier, 1989: 47)

En general, la cuádruple conjunción entre comunidades humanas, trabajo, medios técnicos y recursos naturales configura un sistema complejo de relaciones. En este sistema multivinculado la variación de uno de sus elementos repercute necesariamente y de manera directa en los otros tres.

3. PESCA, PRODUCCIÓN, TECNOLOGÍA, Y VALORES

La actividad extractiva incluye diversas técnicas y usos para explotar el medio marino y aprovechar sus recursos naturales. Al mismo tiempo que la pesca presenta multitud de semejanzas en las distintas zonas costeras del planeta, presenta igualmente otras tantas diferencias debido sobre todo a la aplicación de las distintas técnicas al entorno o nicho ecológico en el que se llevan a cabo. Esta diferenciación en torno a las técnicas a utilizar no viene solamente determinada por las características propias de las presas a capturar, sino también por la propia cultura de los pescadores del lugar. La cultura debería ser vista como un factor que define el medio ambiente, ya que también ejerce directamente su influencia al moldear y englobar el medio y su explotación de verdad y significado (Durand, 2002)

Uno de los procesos de mediación más importantes entre el grupo social y el medio ambiente es el de producción, en donde las personas por medio de determinadas relaciones se organizan para apropiarse y transformar porciones de la naturaleza (Godelier, 1976). Por proceso de producción se entiende el conjunto orgánico que forman la producción, la circulación y el consumo. La producción

2. Así lo comunica continuamente en cada una de sus declaraciones institucionales. Una muestra de ello es la declaración que aparece en la página web de la Cofradía de Mareantes de San Pedro: www.kofradia.org

es un proceso que implica trabajo humano que sirve para generar productos, para que satisfagan las necesidades individuales y colectivas. En el proceso productivo intervienen determinadas formas de trabajo, capital y recursos naturales de acuerdo al producto a obtener (Castro, 1982). De alguna manera, toda producción implica una degradación en el ecosistema, que en caso concreto de los recursos pesqueros se expresa en forma de contaminación, y de agotamiento, cuando no de desaparición de especies.

A nivel general, el sistema de producción y la explotación del ecosistema marino han servido para crear identidades étnicas y culturales en las comunidades humanas vinculadas, y esto aparece reflejado en las distintas celebraciones festivas y rituales y en el imaginario colectivo de esa comunidad (Caro Baroja, 1978). Formar parte de la comunidad de pescadores de Hondarribia posibilita pertenecer a un grupo humano de prestigio, tomar parte y utilizar el capital simbólico acumulado a lo largo del tiempo por ese grupo humano (Anduaga, 2011).

Por la definición utilizada por la cofradía, los pescadores de Hondarribia son aquellas personas que trabajan en la pesca artesanal y llevan a cabo su trabajo con artes considerados selectivos y tradicionales. Esta modalidad de pesca caracteriza a los pescadores de Hondarribia, asociándoles a una visión romántica de la actividad, alejada de los conceptos imperantes en la economía clásica.

En la interacción entre los procesos sociales y la dinámica natural es posible distinguir dos momentos que reúnen las instancias propias de cada dinámica: las formas de apropiación de la naturaleza por medio del trabajo y las estrategias técnicas usadas por el grupo humano para dicha apropiación.

En opinión de muchos arrantzales, la desaparición o la sobreexplotación de especies en el mar Cantábrico es en muchos casos una consecuencia directa de la aplicación de una tecnología no apropiada o de una técnica pesquera no apropiada, que sólo ha tomado en cuenta criterios de eficiencia y productividad económica. En definitiva, en su opinión han sido utilizados métodos extractivos que olvidan el ritmo y el funcionamiento del ecosistema sobre el cual se aplica.

Hasta mediados del siglo pasado la pesca de bajura se basaba en la captura aleatoria de los recursos, el nivel de aplicaciones técnicas que se empleaban era muy básico. Principalmente, el reflejo producido por el movimiento de los peces en la superficie del agua (conocido como ardora) y la presencia de depredadores sobre los bancos de peces (conocido como manjua) ofrecían a los pescadores ciertos indicios sobre la situación de los bancos de pesca. Estos indicios servían los pescadores para detectar la presencia de capturas y tener información sobre el lugar donde debían de largar las redes o sacar las cañas para que su salida de puerto fuera fructífera y productiva (Arbex, 1978).

Hoy en día, los avances técnicos, sobre todo las aplicaciones electrónicas adoptadas para la explotación del ecosistema marino, han facilitado la detección y localización de los bancos pesqueros. En los últimos años, muchos de los buques pesqueros que se ven en el puerto de Hondarribia son buques de hierro o de poliéster, de más de 100 TRB, que tienen la capacidad para faenar en lejanos mares y de una manera intensiva. No obstante, todas las embarcaciones pesqueras del Cantábrico disponen de las tecnologías más avanzadas tanto para la detección, como para facilitar la captura de las distintas especies marinas.

Es evidente que las aplicaciones tecnológicas de las que disfrutamos hoy en día pueden contribuir a la satisfacción de nuestras necesidades, y, en buena medida, a mejorar el bienestar o el rendimiento de los pescadores; pero, al mismo tiempo, estas mejoras tecnológicas pueden fácilmente esquilmar los recursos pesqueros y llegar a la sobreexplotación de los ecosistemas marinos. La técnica ha cambiado la relación de los seres humanos con el medio ambiente, si antes era la naturaleza la que se mostraba amenazante a los seres humanos, ahora somos las personas las que amenazamos a la naturaleza constantemente con nuestras aplicaciones tecnológicas (Jonas, 1995).

Las diferentes técnicas que a lo largo de la historia han utilizado los pescadores hondarribiarras para llevar a cabo su trabajo son fruto de la puesta en práctica de una serie de conocimientos acumulados y transmitidos de generación en generación entre los propios pescadores. No obstante, a la hora de selección y utilización de éstas tampoco pueden dejar de lado los valores que la comunidad humana desarrolla en torno a la explotación del nicho ecológico.

Por otro lado, es en la técnica en donde se materializa el nexo instrumental entre sociedad y naturaleza. Estando indisolublemente ligada al trabajo, la técnica hace referencia a las distintas formas y estilos en que será tratado el medio natural. Así el sociólogo, ya clásico, Parsons (1968) define a la tecnología como la capacidad socialmente organizada para controlar y alterar objetos del ambiente

físico en interés de algún deseo o necesidad humana. Los pescadores de Hondarribia han optado claramente por lo que se podía denominar tecnología adecuada (Schumacher, 1978). Esta tecnología está diseñada con especial atención a los aspectos medioambientales, éticos, culturales, sociales y económicos de la comunidad. Esta tecnología, descrita por E.F. Schumacher en su libro *Lo pequeño es hermoso*, es más fácil de mantener y tiene una menor impacto sobre el medio ambiente que otra tecnología que se esté aplicando en la apropiación de los recursos pesqueros.

4. EXPLOTACION DEL ECOSISTEMA Y ACTUALIDAD DE LA FLOTA DE PESCA HONDARRIBIARRA

Como hemos apuntado anteriormente, la actividad pesquera de la flota de Hondarribia no pasa por sus mejores momentos. Se puede decir que está atravesando una grave crisis que pone en peligro la actividad pesquera en el futuro. Las causas de esta crisis –que comienza a considerarse estructural– son variadas y complejas, algunas tienen un origen estructural y otras, en cambio, son debido a situaciones coyunturales asociadas al devenir de procesos económicos mundiales, como el aumento del coste de explotación por el encarecimiento de las materias primas, por ejemplo.

El declive que ha experimentado la flota pesquera hondarribiarra ha caminado paralelo a la declaración de la prohibición de faenar dentro de las 200 millas y ha continuado con el proceso de integración en la Unión Europea.

En nuestra opinión, dos han sido los elementos más importantes que históricamente han condicionado la actividad extractiva antes de mediados del siglo XX: La situación de precariedad económica y la ausencia de aplicaciones tecnológicas. Estos dos condicionamientos llevaron al colectivo de pescadores a un tipo de pesca selectiva, basada en la captura especializada de una serie de especies y la utilización de unas artes de pesca concretas. Para cuando llegó el cambio tecnológico el descenso en las capturas, los incrementos en los gastos de explotación y las restricciones legales dejaron al descubierto la crisis en el nivel de producción y reproducción de la actividad pesquera hondarribiarra (Anduaga, 2011).

A finales de la década de 1960, Perú tomó la iniciativa de extender su espacio marítimo de las 12 a las 200 millas marinas, medida que fue refrendada por las Naciones Unidas en su II Conferencia sobre el derecho marítimo en 1972. A mediados de la década de 1970, comenzaron a adoptarse las primeras medidas para la pesca en el espacio comunitario europeo. Estas medidas fueron continuadas mediante el desarrollo del PPC (Política Pesquera Común). Una década más tarde, en el año 1983, la Comisión Europea culminó la creación de la denominada Europa Azul, y puso entonces las bases para la futura política común de la pesca en el entorno comunitario. Entre las medidas más significativas que fijó la Comisión Europea son de destacar las medidas de control de los recursos: TAC, prohibiciones en las capturas, tallas mínimas de pescado y prohibición de utilizar ciertas técnicas. Todas estas medidas tuvieron cabida y se legislaron en el POP (Programas de Orientación Plurianual), que se completó en el año 1992 con la creación del IFOP (instrumento financiero de orientación de la pesca). Un año más tarde, se constituyó el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP). Ya en el siglo XXI, en el año 2002, se consensuó la nueva reforma de la Política Pesquera Común. En esta reforma se diagnosticaron un conjunto de problemas específicos que afectaban a la totalidad de la flota de pesca comunitaria; entre ellos: la excesiva dimensión y capacidad de la flota pesquera y el escaso respeto a los reglamentos y normas existentes que se habían venido operando.

Durante estas cuatro décadas, la comunidad de pescadores de Hondarribia ha debido de ir asimilando su proceso de adecuación a una serie de medidas legislativas que, en principio, se crearon para repartir un recurso marino que se suponía que era fiable y abundante (U.E. 2008).

A pesar de que la actividad pesquera en Hondarribia no pasa por sus mejores momentos (Caja Laboral, 2010)³, los habitantes de esta localidad mantienen una gran vinculación simbólica con este universo cultural. Este universo cultural está mediatizado por la existencia de dos ejes transversales: la cultura del trabajo en la mar y la adhesión al nicho ecológico.

3. En este estudio sobre economía vasca publicado por Caja Laboral Popular se puede deducir que el sector pesquero vasco ha reducido su actividad en cerca del 50% en los últimos 20 años.

El sector pesquero vasco, en general, atraviesa serias dificultades para la supervivencia de la actividad. Las continuas variaciones al alza de los combustibles, las cuotas y otras medidas establecidas desde la Unión Europea les lleva a la necesidad de multiplicar el esfuerzo pesquero para cubrir, muchas veces, una serie de gastos fijos de explotación (Caja Laboral, 2009).

Los pronósticos que llegan del entorno de la pesca, no son buenas noticias para los pescadores, ni para ninguna de las industrias auxiliares que dependen del sector pesquero de bajura tradicional. La incesante reducción en el número de las capturas obliga a desplazarse fuera de los caladeros tradicionales, a navegar más millas y durante más tiempo para capturar un número igual de kilos, a veces de menor valor, que hace un par de décadas. Si a esto le añadimos el incremento acelerado de los costes se puede comprender la dificultad que tienen algunos barcos para seguir faenando, y la preocupación del sector en su supervivencia.

En la actualidad, la flota de bajura de Hondarribia consta de 27 embarcaciones, 18 de ellas de las denominadas polivalentes y otros 9 barcos dedicados a los artes menores. Estas cifras no resultan relevantes al compararlas con el total de la flota pesquera vasca y muchos menos, si trasladamos estos números al conjunto de la economía vasca. En la flota de bajura de Hondarribia están empleados 231 marineros.

5. ALGUNOS HITOS RESEÑABLES EN LA PESCA SOSTENIBLE DE LA FLOTA VASCA

Han sido diversas las iniciativas llevadas a cabo por los arrantzales en defensa del medio ambiente marino en los últimos años. Desde la sencilla campaña de concienciación "Itsas Garbia", que consistía en recoger la basura que se producía en el barco y desembarcarla en tierra, hasta el impulso de la organización Itsas Geroa. En nuestra opinión cuatro han sido las iniciativas más importantes y que más calado han tenido en la construcción de los valores proteccionistas medioambientales:

- a) La guerra de la anchoa
- b) La guerra contra las redes de deriva
- c) La asociación Itsas Geroa
- d) La carta de Cedeira

5.1. La guerra de la anchoa

La prohibición de pescar en las 200 millas trajo la limitación de faenar en un 60% de los caladeros habituales de la flota de Hondarribia. A esto había que añadirle la proliferación en aguas del golfo de Bizkaia de barcos que utilizaban artes de pesca no selectivos, como las redes de arrastre pelágico y las redes de deriva, para realizar capturas que eran objetivos de la flota artesanal. La limitación en el acceso a los caladeros tradicionales y el inicio de estas pesquerías trajo consigo situaciones de enfrentamiento y de incompatibilidad en la explotación del ecosistema marino.

Con el fin de regular de alguna manera esta situación se firmó en 1992 el llamado acuerdo de Arcachón, con el objetivo de crear una serie de pautas para facilitar la coexistencia de las dos flotas. Este acuerdo consistía en la cesión por parte de la flota del estado español de 6.000.000 de kg. de su cuota de 32.000.000 y por parte de la flota pelágica francesa el compromiso de no faenar en la pesquería de la anchoa entre el 20 de marzo y el 31 de mayo. No obstante, el compromiso adquirido por la flota arrastrera pelágica francesa era incumplido reiteradamente y aunque la flota del Cantábrico lo denunciaba, nadie impedía a los buques pelágicos franceses pescar.

Una serie continuada de enfrentamientos y denuncias por ambas partes, acabó con el abordaje por parte de una embarcación francesa arrastrera pelágica a otra embarcación de cerco de la costa guipuzcoana. Esta agresión, que se produjo en el año 1994, fue repelida por barcos vascos que se encontraban cercanos al lugar del incidente.

En la guerra de la anchoa, además de rechazar el uso de artes de pesca no selectiva, por parte de barcos con bandera francesa había una reivindicación clara respecto a las distribuciones de los TAC y de las cuotas pesqueras. Según el tratado de Adhesión del reino de España a la Unión Europea, a la flota de bajura del Cantábrico que pescaba con artes tradicionales le correspondía un 90% de la cuota de anchoa, en cambio, a la flota de arrastre pelágico francesa un 10%. Estos porcentajes se iban

intercambiando entre los Estados francés y español, muchas veces utilizando en esa distribución criterios ajenos al mundo pesquero, y más cercanos a complicados intereses políticos.

Los pescadores del Cantábrico reivindicaban que las cuotas de pesca eran de las flotas que desde antiguo habían trabajado cuidando sus caladeros de pesca y no de los Gobiernos. Los políticos comunitarios intercambiaban las cuotas como si de cromos se tratara. Los derechos de acceso a las pesquerías debían ir parejas con las prácticas culturales y las necesidades económicas de las comunidades que habían dependido históricamente de su existencia.

Los pescadores cantábricos reivindicaban de manera firme que el ejercicio de la pesca con artes responsables y selectivas debía ser un elemento clave en el establecimiento de criterios de reparto de las cuotas. La experiencia les había demostrado que las cuotas eran negociadas a espaldas de los pescadores por políticos alejados de los puertos pesqueros. Es decir, que primaban más los criterios políticos que los económicos o los biológicos a la hora de establecer las medidas restrictivas sobre las capturas.

Además, en estos repartos no sólo no se tomaban en cuenta los sistemas de conocimiento tradicional de los pescadores, conocimiento adquirido y acumulado tras innumerables años de práctica y oficio, sino que muchas veces se ignoraban también las recomendaciones de los biólogos, las formas de conocimiento científico, relativas a la situación de los recursos pesqueros.

Los pescadores vascos no deseaban continuar engordando a una flota que competía con ellos en la mar, con artes perjudiciales y no-selectivas, y en el mercado, con bajos precios. Por ello, acusaban a los gestores estatales y comunitarios de ser los responsables de la desaparición de la anchoa. En su opinión, se debería de tener en consideración los artes de pesca y las repercusiones que estas artes pesqueras pudieran tener sobre una determinada especie.

En todo este tiempo, viendo el descenso alarmante en las capturas de anchoa (que culminaron en el julio del 2005 con la prohibición de pescar anchoa en el golfo de Vizcaya por la crítica situación de la especie) los arrantzales se han ido concienciando de la necesidad de tomar medidas para garantizar la supervivencia de su trabajo. La concienciación les llevó hasta el punto de secundar y aplaudir la negativa de la Comisión Europea a atender la petición francesa de levantar parcialmente la veda para la pesca de la anchoa en el año 2007.

5.2. La guerra contra las redes de deriva

Episodios semejantes de enfrentamiento y denuncia continuaron en la otra campaña importante para la flota de Hondarribia, la campaña del atún. En este conflicto la flota cantábrica de bajura se oponía a que barcos con bandera francesa utilizaran las redes de deriva para la captura de túnidos.

En agosto de 1994, el barco pesquero hondarribiarra *Arrantzale* fue tiroteado por pescadores franceses que trabajaban con redes de deriva (volantas). El enfrentamiento se inició cuando varios barcos con base en Hondarribia quisieron impedir que el barco de bandera francesa lanzara las redes de deriva para pescar.

En opinión de los pescadores del Cantábrico el desarrollo incontrolado de artes de pesca de gran capacidad y dudosa sostenibilidad, como la red de deriva y el arrastre pelágico, habían contribuido a la situación de sobreexplotación de algunas especies como la merluza y el besugo. Una vez agotadas estas especies en aguas del Golfo de Bizkaia, los mismos buques que habían esquilado estas especies se estaban dedicando a la explotación de la anchoa y del bonito. Estas dos capturas eran los pilares tradicionales sobre los que se asentaba gran parte de la economía de los barcos de bajura.

La utilización de redes de deriva y arrastre pelágico estaba alterando de forma significativa la actividad pesquera sostenible de los buques tradicionales, haciendo que las capturas anchoas y túnidos disminuyeran considerablemente. La denominada guerra de la anchoa y la posterior movilización contra las redes de deriva marcó un hito en la filosofía de trabajo y el conjunto de valores de los pescadores del Cantábrico. En ambas campañas, el presidente de la Cofradía de Hondarribia, Esteban Olaizola, lideró las movilizaciones y protagonizó de manera personal muchas de las propuestas que se hicieron.

Al hilo de esta campaña contra las redes de deriva, la organización ecologista Greenpeace realizó la campaña "travesía azul" en apoyo a las reivindicaciones de los pescadores de bajura del Cantábrico y para exigir la prohibición de la utilización de estas redes. El remolcador de la organización MV Greenpeace recorrió toda la costa Cantábrica acabando su periplo en Hondarribia, mostrando así su

apoyo a los pescadores de bajura. Mediante esta campaña se denunciaron la utilización de redes de deriva por parte de las flotas francesas, inglesas e italianas, que amenazaban con extinguir 48 especies acuáticas (entre ellas: delfines, ballenas, tortugas y aves marinas).

5.3. La asociación Itsas Geroa (El futuro del mar)

En el año 1995, cofradías y diversos colectivos de pescadores de bajura de ambos lados de la frontera, entidades y personas preocupadas por la situación del medio ambiente marino se organizaron en una asociación con el fin de trabajar por la sostenibilidad del mar Cantábrico.

Esta organización tomó el nombre de Itsas Geroa, y lanzó campañas de concienciación pública contra las redes de deriva y por la puesta en marcha de programas de etiquetado del atún capturado mediante artes selectivas. Por medio de estas campañas querían concienciar al consumidor para que se informase y adquiriese atún de calidad capturado mediante artes tradicionales y sostenibles.

La organización Itsas Geroa aglutinaba a la práctica totalidad de Cofradías de pescadores de los puertos de la costa vasca. Además, también participaban pescadores de bajura franceses junto grupos conservacionistas defensores de la pesca tradicional y selectiva. En los estatutos de la formación se destacaba que la organización Itsas Geroa trabajaba con el interés común de la defensa de los valores culturales y sociales del océano, y que pretendía ser un instrumento superador del tradicional aislamiento de la gente de la mar. También se subrayaba la necesidad de la construcción de un movimiento social que pudiera ofrecer respuestas y alternativas globales al progresivo deterioro del medio natural marino.

Entre los objetivos de esta asociación estaba el deseo de recoger la herencia de varios siglos de lucha de las cofradías del Cantábrico en pos de una pesca responsable. Ya que a lo largo de la historia uno de los principales objetivos de la cofradías se habían dirigido a la regulación de la actividad pesquera, mediante la articulación de medidas respecto a los tiempos y técnicas empleadas en la pesca.

Itsas Geroa fue admitida como observadora dentro del ICCAT (Internacional Comisión for the Conservation of Atlantic Tunas)

5.4. La carta de Cedeira

Otro de los hitos de los pescadores de Hondarribia en la lucha a favor de una pesca sostenible a resaltar es la participación activa que tuvieron los responsables de su cofradía en la redacción por parte de los pescadores vascos, cantabros, asturianos y gallegos de la declaración medioambientalista denominada Carta de Cedeira.

El documento tuvo el merito de aglutinar a un gran número de cofradías del norte de la península ibérica, geográficamente diferentes entre sí, pero cuyos problemas eran comunes: el excesivo esfuerzo pesquero, las mejoras tecnológicas de artes de pesca y de buques, la poca selectividad de estas artes y el impacto medioambiental que se derivaba de todos ellos.

La filosofía del documento se basaba en la necesidad urgente de adoptar medidas oportunas para recuperar el mar. En él se afirmaba que todos debíamos de asumir nuestro mea culpa, tanto el sector pesquero como la administración, y disponerse a trabajar para invertir la secular conducta depredadora pesquera por una actitud responsable con el mar, defendiendo su riqueza pesquera, el ecosistema marino y su biodiversidad.

El documento recogía asimismo la necesidad de desarrollar una actividad pesquera sostenible a través de un modelo de gestión que no solo tomase en consideración los aspectos cuantitativos del recurso. En su redacción se recogía que era igualmente necesaria la conservación de un ecosistema saludable, ya que se consideraba como premisa para su recuperación.

Para alcanzar estos objetivos proponían las siguientes medidas:

- 1) La erradicación inmediata de la pesca de arrastre en piedra y del de pareja semi-pelágica.
- 2) La entrada en vigor de la orden que modificase las zonas de veda para el arrastre de fondo en el caladero cantábrico noroeste.
- 3) La revisión de las tallas mínimas de especies objetivo.
- 4) La revisión de las dimensiones de malla.

- 5) La unificación de horarios de descanso para proporcionar un mejor ordenamiento pesquero.
- 6) Una mayor calidad de vida de los pescadores.
- 7) Y la vigilancia y control de los desembarcos de todas las flotas.

Con el fin de frenar la explotación excesiva de las poblaciones de peces se propusieron dos medidas concretas: En primer lugar, la aplicación de los paros biológicos y de las vedas que los científicos estimasen necesarias; y, en segundo lugar, la adecuación de la flota pesquera a los recursos marinos disponibles. Para llevar a cabo esta última medida se proponían una serie de factores correctores que dirigiesen la construcción de buques, como podía ser el criterio de sostenibilidad.

6. CONCLUSIONES

La capacidad y la fuerza de los pescadores de Hondarribia se pueden resumir en la tradición que la actividad pesquera tiene en el municipio y en su mundo cultural. Y la consecuencia más inmediata de esta tradición es el numeroso grupo de personas que se dedican o que están dispuestos a dedicarse al duro trabajo de faenar en la mar, ya sean marineros o armadores, personal técnico o no cualificado. Este capital humano ha ido adquiriendo a través del tiempo una serie de conocimientos prácticos que les permiten explotar el medio marino y los bienes naturales que se encuentran en él.

Si bien ninguno de los agentes implicados en la gestión de las poblaciones pesqueras está buscando la no-sostenibilidad, parece que la mayor parte de las pesquerías acaban por volverse no sostenibles, por lo que los recursos naturales marinos son un bien que es necesario preservar y cuidar. En boca de cualquier pescador podemos escuchar que cada temporada se pesca menos y que el tamaño del pescado es cada vez menor, o que el rendimiento económico actual es bastante más bajo que hace una década de años. No obstante, en todo el sector pesquero el pesimismo es la ideología de moda y no es fácil predecir si la pesca acabará antes con los peces o con los pescadores.

Los procesos de gestión habitualmente utilizados dan una excesiva importancia a la dimensión biológica de la sostenibilidad, por lo que sería conveniente prestar más atención a los otros criterios de sostenibilidad, como la sostenibilidad social, ya que además de preservar la existencia de los recursos también se debe preservar la viabilidad de las comunidades pesqueras.

En la actualidad el concepto actual y moderno de la sostenibilidad debe considerar la dimensión ecológica, la socioeconómica y una dimensión vinculada a garantizar la sostenibilidad de las comunidades que lo explotan.

Es posible distinguir en la articulación sociedad-naturaleza dos facetas o formas de aprehensión de lo natural por parte del grupo social:

a) La primera hace referencia a los aspectos materiales concretos del vínculo, de la apropiación de los elementos del medio natural y su posterior transformación y consumo. Las distintas fases del desarrollo de una sociedad implica diferentes formas de dominio y control material de los elementos naturales. El grado y carácter de este control dependerá de múltiples factores: desde variables ambientales, hechos económicos hasta conjunciones de carácter ideológico.

b) Es en esta última manifestación de lo social en donde se inscribe la segunda forma de articulación. Se trata de las condiciones y características que adquiere la valoración estético-afectiva del medio natural. Por lo tanto, las formas de representación simbólica de la naturaleza adquieren aspectos singulares en cada sistema cultural.

Ambas esferas están unidas en la realidad, interactuando de manera permanente y confundándose mutuamente, pues como afirma Touraine (1982) la acción humana es al mismo tiempo saber, trabajo y valoración. Tanto lo material influye en las representaciones simbólicas, como al contrario. Por lo tanto, se debería hacer hincapié en el proceso material de apropiación de los recursos del medio material, sin olvidar los factores culturales, ideológicos y políticos que influyen y actúan en el proceso de articulación.

En tal sentido, el grupo humano incorpora a través de valores, identidades, procesos de apropiación y transformación de la naturaleza dentro del ámbito de lo social. La naturaleza es aprehendida de acuerdo a formas materiales e ideológicas, concepciones particulares que son generadas en el devenir del grupo social.

La pesca desarrollada por los pescadores de Hondarribia ha venido explotando el ecosistema marino del Golfo de Bizkaia se puede calificar respetuosa con el ecosistema. Debido a su gran selectividad y a que sus capturas son menos numerosas que las de la pesca industrial, aunque con un valor unitario más alto, lo que determina un rendimiento económico mayor.

Además, en esta explotación sostenible de nicho ecológico se debe resaltar que las pesquerías artesanales tradicionales pueden ser factores positivos en la conservación de la biodiversidad y de los ecosistemas marinos, ya que la explotación sostenible de los recursos costeros implica la limitación de otros usos del litoral con efectos mucho más dramáticos sobre los ecosistemas.

El proceso de trabajo es desarrollado por individuos que se mueven en un tejido social que dicta normas y valores. Las maneras de desenvolverse y proceder seguirán pautas acordes al grupo social que efectúa la acción. El medio natural, a su vez, impondrá sus condiciones posibilitando determinados tipos de intervención sobre él.

Es esencialmente en los elementos simples que componen el proceso de trabajo (fuerza de trabajo, objeto y medio de trabajo) donde es posible discernir los componentes sociales y humanos que configuraran los diversos escenarios que se construyen en la relación sociedad ambiente.

En este sentido, es importante mencionar la pervivencia de la cofradía como institución, a pesar de los problemas y dificultades que haya conocido a lo largo de su dilatada historia, representa el rechazo de unas comunidades históricamente ligadas a la mar a una explotación descontrolada de los recursos marinos, y que conforman un grupo claramente definido por una estrecha interacción entre actividad económica y ecológica de las pesquerías y una organización social y cultural concreta. No obstante, según nuestra opinión, el rechazo a las técnicas más agresivas de pesca, ya sea arrastre, arrastre pelágico o redes de deriva, no es un rechazo a la modernidad, sino todo lo contrario, una apuesta por el futuro.

El mero hecho de que ciertos grupos de pescadores, a través de sus organizaciones y sin la participación de las instituciones del estado estén buscando soluciones a sus propios problemas, debe considerarse un gran paso adelante, que demuestra que aún existe una cierta capacidad de supervivencia de esos grupos en el contexto cambiante del mundo de la pesca.

También hay que señalar la influencia que el grupo pescador ha tenido en el resto de la comunidad, ya que sus actuaciones y discursos han realizado una fuerte concienciación en sus vecinos. En las pescaderías de la zona es prácticamente imposible encontrar pescado que haya sido capturado mediante artes esquiladoras, y prácticamente han desaparecido de los establecimientos de venta de pescado los peces de tamaño menor al permitido. La preocupación por el cuidado del medio ambiente marino se ha extendido a toda la comunidad.

7. BIBLIOGRAFÍA

- ANDUAGA, J.: Tesis doctoral no publicada. Cedita por su autor, 2011
- ARBEX, J.C.: *Arrantzaria. Evolución de la construcción artesanal de la pesca y de sus artes en Euskalerría*, Petronor, Bilbo, 1978.
- BIERSACK, A.: "From the "new ecology" to the new ecologies", *American Anthropologist*, 101 (1), 1999, pp. 68-87.
- CAJA LABORAL POPULAR: *Informe sobre economía vasca 2009*, Servicio publicaciones de Caja Laboral Popular, Mondragón, 2009.
- CAJA LABORAL POPULAR: *Informe sobre economía vasca 2010*, Servicio publicaciones de Caja Laboral Popular, Mondragón, 2010.
- CARO BAROJA, J.: "Los vascos y el mar", en BARANDIARAN, J.M. (1978): *Itxaskaria. Los vascos y el mar*, Petronor, Bilbao, 1978.
- CASTRO, A. B. y LESSA, C. F.: *Introducción a la economía*, Siglo XXI. Madrid, 1982.
- DURAND, Leticia: "La relación ambiente-cultura en Antropología", in *La nueva Antropología*, 61, 2002, pp. 169-184.
- GODELIER, M.: *Lo ideal y lo material. Pensamiento, economía y sociedades*, Taurus, Madrid, 1989.
- JONAS, H.: *El principio de responsabilidad: ensayo de una ética para la civilización tecnológica*, Herder, Barcelona, 1995.

- LISON TOLOSANA, C.: *Ensayos de antropología social*, Editorial Ayuso, Madrid, 1973.
- LÓPEZ LOSA, Ernesto: "Derechos de pesca, privilegio y cofradías de mareantes. Una aproximación histórico-institucional a la gestión de los recursos pesqueros en el País Vasco (XIV-XIX)", PUJOL, Josep; FATJÓ, Pedro; ESCANDELL, Neus (eds.): *Cambio Institucional e Historia Económica*, Barcelona, Universitat Autònoma, 1996, pp. 343-368.
- MAIZ ALKORTA, J. A.: *El sector pesquero vizcaíno 1800-1960. Análisis de la interacción de los elementos ambiental, extractivo y comercial en la pesquería*, Departamento de Agricultura y Pesca, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1993.
- MINISTERIO AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN: *El Libro Blanco de la Pesca*, Servicio Publicaciones Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 2008.
- PARSONS, T.: *La estructura de la acción social*, Guadarrama, México, 1968.
- SAN MARTÍN ARCE, R.: *La albufera y sus hombres*, Akal, Madrid, 1982.
- TOURAINÉ, A.: *El postsocialismo*, Planeta, Barcelona, 1982.
- SCHUMACHER, E. F.: *Lo pequeño es hermoso*, Blume, Barcelona, 1978.
- SUAREZ DE VIDIERO, J. L.: "La gobernanza en la pesca: de lo ecológico a lo ético, de lo local a lo global", *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XII, Nº 278, 2008.
- UNIÓN EUROPEA: *Código europeo de buenas prácticas para una pesca sostenible y responsable*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2004.
- UNIÓN EUROPEA: *La política pesquera común*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2008.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

MATÉS LUQUE, José Manuel: "Boteros del Cantábrico oriental",
Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco,
7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp.
337-360.

Boteros del Cantábrico oriental

José Manuel Matés Luque

Recep.: 04.07.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 337-360]

Acep.: 18.07.12

Resumen

Este artículo trata de la situación actual del servicio regular de botes entre márgenes de las costas del Cantábrico oriental (bahía de Santander y rías de Santoña, Bilbao, Pasajes y Hondarribia) de tal modo que la información sirva de punto de partida tanto para conocer su historia desde los inicios así como de cara al futuro cuando pasado el tiempo, otras investigaciones traten de estos servicios antes de que, quizás lamentablemente, alguno de ellos pueda desaparecer.

Palabras clave: Antropología marítima, boteros, botes, gasolinos, lancha, barca, motora, Cantábrico oriental, Santander, Santoña, Bilbao, Portugalete, Erandio, Pasajes, Hondarribia.

Laburpena

Artikulu honek azaltzen du zein den txalupa zerbitzu erregularraren egungo egoera Kantauri ekialdeko kostaldean (Santanderreko badia eta Santoña, Bilbo, Pasaia eta Hondarribiko itsasadarrak). Artikuluak abiapuntu izan nahi du, bere historia ezagutarazteko, hasieratik eta etorkizunari begira, denborarekin beste ikerketa batzuek zerbitzu hauei buruz idazten dutenerako, zoritxarrez hauetakoren bat desagertu baino lehen.

Gako-hitzak: Itsas antropologia, txalupari, txalupa, gasolino, batel, txalupa motordun, Kantauri ekialde, Santander, Santoña, Bilbo, Portugalete, Erandio, Pasaia, Hondarribia.

Abstract

This article examines the current situation of the scheduled motorboat services that link the shores of East Cantabria (the bay of Santander and the estuaries of Santoña, Bilbao, Pasajes and Hondarribia). The information can be used as a starting point for learning about their origins and for any future research work that focuses on the services, hopefully before one of them unfortunately disappears.

Key words: Maritime anthropology, ferryman, ferries, boat, motorboat, East Cantabria, Santander, Santoña, Bilbao, Portugalete, Erandio, Pasajes, Hondarribia.

1. INTRODUCCIÓN¹

Para muchos de los que nos acercamos a las actividades marítimas, y para el público en general, lo que más nos llama la atención son las grandes embarcaciones que entran y salen de nuestros puertos. De este modo, cuanto más grande sea la embarcación, más fácil es que llame nuestra atención. Estamos todos *culturizados* por el lema olímpico “más alto, más lejos, más fuerte”, siendo en este caso “más grande” lo que hace que nuestra atención se dirija a gaseros, (super)-petroleros, graneleros, cruceros o ferries. Sin embargo, paralelamente a ese tráfico portuario, existen otras embarcaciones menores –“más pequeñas” podríamos decir si usamos el lema olímpico en sentido inverso–, que desarrollan una actividad importante, a pesar de sus proporciones menores en comparación con sus “hermanas mayores”. Son las embarcaciones que actúan casi exclusivamente intraportuariamente. No obstante, a pesar de su menor tamaño, su actividad es tremendamente importante para el desarrollo de la actividad portuaria y de la vida civil. De entre las embarcaciones que se dedican a esta actividad, nosotros nos hemos interesado por aquellas que unen las orillas de nuestras rías, comunicando principalmente a personas de ambos márgenes, aunque también sirven como embarcaciones auxiliares de otras mayores².

Estas embarcaciones son conocidas como gasolinos, motoras, barcas, lantxas e incluso txalupas según la zona. Presentamos aquí un paso más en el conocimiento de la labor de las personas que están detrás de ese servicio, que son nuestro objeto de estudio³.

1.1. La embarcación como elemento socioeconómico y elemento funerario

En la actualidad, estamos muy acostumbrados a la existencia de puentes para cruzar de una orilla a otra. Sin embargo, construir puentes es una obra de ingeniería que supone, sobre todo, un gran esfuerzo económico. Para salvar este problema si no se dispone de puente y si no se quiere dar un gran rodeo tratando de buscar un vado en el cauce fluvial, la alternativa es el recurso a una embarcación. Desde un punto de vista de arqueología náutica, una de las maneras más fáciles es la construcción por parte de uno mismo de una embarcación, por ejemplo la coracle, una pequeña embarcación de pieles para una o dos personas, para cruzar un río o un lago, fácilmente transportable por uno mismo debido a su poco peso⁴. Este tipo de embarcación no solo sirve como transporte sino que también es una herramienta para poder pescar dentro de lagos y ríos. Es una embarcación típica de Gales e Inglaterra y se la reconoce como una de las embarcaciones más primitivas en el devenir de la evolución de la construcción naval. En nuestras costas sabemos por Estrabón que los pueblos indígenas construyeron tanto embarcaciones de pieles como canoas monóxilas⁵. De hecho, sabemos que en Irún en 1954 se descubrió una canoa monóxila que, lamentablemente, se tiró a un vertedero y por tanto desconocemos cualquier información sobre la misma⁶. Otra canoa monóxila está disponible en el museo de Bayona⁷. Sin duda, ambas están conectadas a la navegación del estuario del Bidasoa y rías afines, para diversos propósitos, pero desde luego conectando los márgenes de ambas orillas.

Además de esto, el recurso a una embarcación para llegar a la otra orilla tiene también un aspecto religioso ya que es el vehículo para llegar a la otra vida⁸. Este fenómeno está claramente identifi-

1. Los datos aportados en este trabajo proceden de entrevistas realizadas a los boteros entre enero de 2008 y junio de 2012. Desde aquí, agradecemos a todos los entrevistados por permitir conocer mejor su actividad. No obstante, cualquier error u omisión es responsabilidad de quien escribe estas líneas.

2. También han sido importantes las tareas de ataje y lemanaje. Véase ERKOREKA, Josu Iñaki: *Estudio histórico de la Cofradía de Mareantes de Portugalete; orígenes, organización y funciones*, Ayuntamiento de Portugalete, Bilbao, 1993, pp. 31-35.

3. Anteriormente ya elaboramos un pequeño estudio sobre los boteros de la Ría de Bilbao. Este trabajo nuestro utiliza información de ese artículo al que le hemos sumado, como ya apuntábamos en el mismo, la información recogida de otras entrevistas en otros servicios de la costa cantábrica, objeto de este artículo. Véase MATÉS LUQUE, José Manuel: “Los últimos boteros de la Ría de Bilbao: entre el Puente Colgante y el Puente de Rontegui”, RUBIO-ARDANAZ, Juan A. (ed. lit.): *Zainak 33, Cuadernos de antropología-etnografía. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2010, pp. 159-179.

4. El autor realizó en 2011 un curso en el Reino Unido de construcción de coracles durante el fin de semana, consistente en su construcción y navegación. Si bien el curso duró un fin de semana, las horas compensadas de construcción total apenas pasan de unas 6 horas, teniendo toda la materia prima lista para construir la embarcación.

5. Estrabón, *Geographia* III, 3, 7. Una breve nota sobre otras canoas monóxilas en Europa puede verse en McGrail McGrail, Seán: *Ancient boats and ships*, Shire, Princes Risborough, 2006, pp. 32-35.

6. RODRÍGUEZ SALIS, Jaime: “La Costa vasca en la Antigüedad. Navegación y presencia romana”, *Historia del espacio marítimo vasco. Historia marítima. Euskal Itsas espazioko historia. Itsasoko historia*, Etor, Lasarte-Oria, 2010, p. 64.

7. *Ibidem*, p. 80.

8. Para otras ideas de simbología sobre “barca” o “barco”, véase CIRLOT, Juan-Eduardo: *Diccionario de símbolos*, Labor, Barcelona, 1991, pp. 98, 461-462.

cado para el Antiguo Egipto, tanto en las representaciones pictográficas como en las embarcaciones, que desmanteladas en piezas, acompañan a algunos faraones en sus tumbas, como por ejemplo la de Keops⁹. En otros períodos, como el anglosajón con la embarcación de Sutton Hoo¹⁰ y la de Graveney (ambas en descubiertas en el Reino Unido) o el período escandinavo con las famosas naves de Gokstad y Oseberg (ambas descubiertas en Noruega), no es inusual encontrarse tumbas en las que aparecen embarcaciones o el recurso a que la tumba tenga forma de embarcación como en Balladoole (Isla de Man)¹¹ o en Lindholm (Dinamarca)¹² –por citar unas–, ya sea alineando piedras en forma de embarcación para la tumba, o excavando tal forma en la propia tierra. No se ha de olvidar que la embarcación no solo es un elemento para el transporte, la guerra o el comercio sino que también es un elemento de prestigio y cargado de simbolismo¹³.

En la mitología griega también el recurso a una embarcación forma parte de los elementos de la misma, en lo que respecta al recurso de alguien profesional que gobierna una embarcación y a quien se le ha de pagar por tal servicio. Efectivamente, nos estamos refiriendo aquí a la laguna Estigia, paso obligado al más allá. Para cruzarla, hay un servicio de botes con un único barquero, Caronte, a quien se le ha de pagar dos óbolos por tal servicio. Quizás sea ésta la más antigua referencia a un profesional ad hoc del paso en barca de una orilla a otra.

La geomorfología del área cantábrica es proclive a que sea necesario el uso de una barca para cruzar las rías. Efectivamente, la orografía de las costas, ríos de cierto recorrido e influenciados por las mareas en sus tramos más próximos al mar convirtiéndose en rías, orillas relativamente alejadas, y falta de puentes facilitan el uso de algún tipo de embarcación (con independencia del nombre que se le dé) para poder cruzar a la otra orilla sin mojarse. Ya hemos mencionado a Estrabón como fuente que acredita el uso de embarcaciones por esta costa cantábrica.

1.2. Embarcaciones menores en el Cantábrico oriental

Dando un gran salto en lo temporal –aunque con esto no queremos indicar una ruptura radical de la actividad–, no hay que olvidar el gran tráfico marítimo y la amplia construcción naval que se produce en las rías del norte cantábrico (Bidasoa, Pasaia, Bilbao, Santoña, Santander...), por citar las principales, sobre todo desde la Baja Edad Media así como la presencia del camino de Santiago por la costa, lo que obliga de un modo u otro a muchas personas, peregrinos y comerciantes a utilizar las pequeñas embarcaciones que les conecten con las orillas.

Las áreas de estudio que nosotros presentamos aquí y sobre las que hemos desarrollado nuestra labor de investigación sobre el servicio de botes son:

- Ría del Bidasoa, con el servicio de botes entre Hendaya y Hondarribia.
- Ría de Pasajes, que conecta Pasajes San Pedro con Pasajes San Juan.
- Ría de Bilbao, con los servicios de Erandio-Barakaldo y Portugalete-Las Arenas.
- Ría de Santoña, con el servicio entre Laredo y Santoña.
- Bahía de Santander, con el servicio Santander-Pedreña-Somo.

Quedan para otro momento otras localidades como San Vicente de la Barquera, Suances y otras rías que potencialmente pudieran haber tenido un servicio de botes y que en la actualidad solo desarrollan una breve actividad estival, según hemos podido saber.

Por ejemplo, es conocido que en otros cauces menores existió un servicio de botes; sabemos que existió un servicio que conectaba las orillas de Oriñón-Sonabia e Islares así como la ría del Asón de

9. Para más información sobre el papel de las barcas en la cultura egipcia, véanse VINSON, Steve: *Egyptian boats and ships*, Shire, Princes Risborough, 1994 y también JONES, Dilwyn: *Boats*, British Museum, London, 1995.

10. CARE EVANS, Angela: *The Sutton Hoo ship burial*, British Museum Press, London, 1994.

11. BERSU, Gerhard; WILSON, David M.: "Three Viking Graves in the Isle of Man", *The Society for Medieval Archaeology Monograph Series N. 1*, London, 1966. GRAHAM-CAMPBELL, James: *The Viking World*, Frances Lincoln, London, 2001, p. 73.

12. GRAHAM-CAMPBELL, James; KIDD, Dafydd: *The Vikings*, British Museum Publications, London, 1980, pp. 94-97.

13. Sobre toda la carga simbólica que reside en la una embarcación, recomendamos los artículos del seminario internacional de Copenhague en CRUMLIN-PEDERSEN, Ole; MUNCH THYE, Birgitte (eds.): *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from and International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th-7th May 1994*, Publications from the national Museum Studies in Archaeology & History Vol. I, Copenhagen, 1995.

Treto entre Colindres y Treto¹⁴. Igualmente existió un paso de barcas desde Pontejos¹⁵ y en otras rías vascas existieron servicios similares ya que Pueyo¹⁶ recoge embarcaciones para el transporte de pasajeros de Mundaka a la playa de Laida, también en Zumaia, y en Donibane-Lohizune que nosotros no hemos estudiado aquí y que quedarán para otra ocasión.

En los puertos de Gipuzkoa, se construían todo tipo de embarcaciones; las menores y auxiliares así como chalupas, bombos, lanchas y lanchones, las gabarras en los s. XVII y XIX, y también las chalanas en el s. XIX eran usadas para el transporte de personas y mercancías en ríos y puertos¹⁷. Por ejemplo, se sabe que en Zumaia había en el s. XVII-XIX gabarras para el transporte de pasajeros¹⁸ así como en Hondarribia donde también se usaron gabarras desde el s. XVII y chalanas en el s. XIX¹⁹. También sabemos que existían embarcaciones en diferentes cursos de agua vascos, por ejemplo había una txanela para el transporte de personas en el Urumea, la motora que hace el servicio durante el verano entre Donostía y la isla de Santa Clara, llamada *Aitona Julián*, o la txanela para el transporte de pasajeros en el barrio de Ereñozu²⁰. Esta claro que estas embarcaciones fluviales tradicionales se han usado para muchos propósitos además del de pasajeros²¹, como el de la carga de arena y el transporte de mercancías²².

Las motoras del cantábrico aparecen al incorporarse los primeros motores en bateles y traineras. Según Pueyo²³ "(...). Curiosamente el nombre de "gasolino" que se les da en los puertos vascos no se corresponde en realidad con el motor, todos ellos son diesel... (..)" y en las páginas 37-78 se pueden ver varias motoras y gasolinos en puertos cantábricos que se caracterizan por tener el motor en el centro de la embarcación. Estos son distintos a los que están en servicio actualmente si bien es posible que en algún momento pudieran haber estado vinculadas a un "servicio regular" como el que presenta nuestro estudio de los que aún quedan en servicio en los puertos estudiados. El propio Pueyo²⁴ dedica un capítulo al transporte de viajeros, algunas de las cuales son las estudiadas en nuestro estudio.

2. METODOLOGÍA DE TRABAJO

Para conocer la situación actual del servicio de botes se ha usado el mismo cuestionario que se empleó en nuestro anterior estudio del servicio de botes para la ría de Bilbao (véase anexo I). Al igual que entonces, el cuestionario es solo una guía, que sirve de referencia para preguntar pero que no se limita solo a tales preguntas, de tal modo que si a lo largo de nuestras entrevistas existía la posibilidad de preguntar algo nuevo, se preguntaba. También se dejaba a los entrevistados que hablarán de otros temas relacionados si así lo deseaban.

No todas las preguntas pueden ser contestadas por todos los entrevistados; por ejemplo, las taquilleras del servicio Portugaleta-Las Arenas poco o nada comentaron sobre las embarcaciones. Del mismo modo, no es lo mismo preguntar a un dueño de la compañía que al empleado de la misma. Sin embargo tuvimos la oportunidad de entrevistar a un antiguo trabajador y a un usuario-amigo en el servicio de Portugaleta-Las Arenas, lo que enriquece el resultado del cuestionario.

14. Existe una embarcación expuesta en el lado de Treto como recuerdo el paso de esta orilla.

15. MERCAPIDE, Nemesio: *Guarnizo y su Real Astillero*, Diputación Provincial de Santander, Santander, 1980, p. 19.

16. PUEYO, Carlos: *Madera & salitre, Cantábrico oriental*, Foro Marítimo Vasco, Bilbao, 2008, pp. 164-167.

17. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Gipuzkoako Foru Aldundia-Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, pp. 129-133, 137-138; IDEM: *La construcción naval en Hondarribia. 1203-2002*, Ayuntamiento de Hondarribia, Hondarribia, 2003, pp. 68-70.

18. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Gipuzkoako Foru Aldundia-Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, p. 132.

19. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval en Hondarribia. 1203-2002*, Ayuntamiento de Hondarribia, Hondarribia, 2003, pp. 68-70.

20. AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Los astilleros guipuzcoanos", *Zinak 15, Comunidades pesqueras*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1997, pp. 177-179.

21. Se pueden ver unos interesantes planos de gabarras y embarcaciones de pasajeros en ZABALA URIARTE, Aingeru: *Untzi Arkitektura Euskal Herrian. XIX eta XX mendeak. Arquitectura naval en el País Vasco*, Eusko Jaurlaritzza, Gobierno Vasco, 1984, pp. 118, 187-188. El plano de la página 188 recuerda a las Corconeras de la Bahía de Santander (ver más abajo la nota sobre ellas).

22. IZARRA URIARTE, Ane: "Embarcaciones fluviales tradicionales del río Oria, en Aginaga", RUBIO-ARDANAZ, Juan A. (ed. lit.): *Zinak 33, 181-199. Cuadernos de antropología-etnografía. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2010, p. 187.

23. PUEYO, Carlos: *Madera & salitre, Cantábrico oriental*, Foro Marítimo Vasco, Bilbao, 2008, p. 36.

24. *Ibidem*, pp. 160-167.

Nuestra labor de investigación de campo nos permitió localizar y entrevistar al carpintero de ribera que trabajaba en el astillero que construía embarcaciones, entre las que estaban los gasolineros del servicio de Portugalete-Las Arenas y alguna del servicio de Hondarribia-Hendaya.

Las entrevistas no se han realizado a todos los trabajadores de todos los servicios estudiados. Esto afecta a la cantidad de información pero no a la calidad ya que cada entrevistado tiene sus propias respuestas y son válidas por sí mismas. Está claro que cuantas más entrevistas, más datos para poder hacer comparaciones, pero eso no merma lo aquí escrito y queda por hacer la realización de esas entrevistas pendientes para tener más datos y ver en qué medida pueden dar matices a lo escrito. Está claro que los datos técnicos (horarios, clientela etc.) no cambiarán sustancialmente, mientras que otras preguntas que entran más en el terreno personal sí que pueden arrojar diferencias.

En este sentido, debemos recordar que las preguntas no buscan inmiscuirse en la vida personal y privada de los entrevistados de una manera provocadora, pero está claro que algunas de ellas sí que pueden hacerlo (las preguntas de creencias y ritos, por ejemplo). Por tanto, si alguno de los entrevistados no deseaba contestar a alguna pregunta, no se le forzaba a ello. Es la libertad del entrevistado lo que hace que las respuestas sean válidas y de él ha de partir la sensibilización de que este cuestionario no pretende inmiscuirse en su vida privada, sino en su vida profesional, siendo conscientes de que hay una delgada línea roja entre ambos campos en lo que a la percepción de su trabajo corresponde. Dicho esto, está claro que si no se quiere responder a esas preguntas más personales, nuestro conocimiento de su actividad profesional será menor.

3. RÍA DEL BIDASOA: HENDAYA-HONDARRIBIA

La desembocadura del Bidasoa es un accidente geográfico natural, con presencia de marismas, lo que complicaba el paso de una orilla a otra en la propia desembocadura. En ese sentido, la presencia de un servicio de botes ha sido un elemento imprescindible antes de la presencia de puentes y carreteras en el paso de Irún.

3.1. Las personas entrevistadas

En este servicio nuestro informante es Imanol Garmendia, quien actúa de gerente del servicio además de hacer otras muchas labores como las de patrón, mecánico y buzo si hay que revisar el casco de la embarcación. Si bien no pertenece a familia de tradición de boteros, sí que lo es de familia vinculada al mar. Está en activo en el servicio de botes desde 1993, cuando adquieren la concesión de la línea.

Además de Imanol, existen otros 3 patrones y en momentos de refuerzo se contratan otros dos más. Uno de esos otros tres patrones, Alfonso, se dedica más al mantenimiento de las embarcaciones.

3.2. Características del servicio

Aquí se trabaja toda la semana si bien con dos días de descanso que son o bien viernes y sábado o bien domingo y lunes, según el turno. La línea regular tiene horario de invierno entre las 10:00 y las 19:00 y de verano entre las 10:00 y las 01:00 del siguiente día, es decir un servicio de 15 horas continuas. El turno de trabajo de ocho horas se hace de forma seguida, sin paradas, de tal modo que cuando uno cumple sus horas acaba su jornada. No existen días de descanso por fiestas ya que es en los puentes y fiestas afines cuando el servicio es más usado por parte de turistas. Así pues, las vacaciones se dan entre octubre y diciembre de manera rotativa entre los empleados.

El precio del billete se sube cada tres o cuatro años en 10 céntimos y es curioso destacar que para ellos la introducción del euro supuso una simplificación de las cuentas al no depender ya de dos cajas distintas, una para pesetas y otra para francos franceses.

El servicio está en activo desde 1993 cuando adquieren la concesión tras una temporada en la que éste dejó de funcionar. Los primeros años fueron creciendo en número de pasajeros hasta que se estabilizó.

El momento de más actividad es agosto, sin duda vinculado al turismo. A este servicio también le influyen las fiestas locales (8 de septiembre en Hondarribia) y otros eventos culturales (como por

ejemplo el festival de blues o el mercado medieval de Hondarribia) en los que se nota un aumento de usuarios.

La formación necesaria para el desarrollo de la actividad es la propia de patrón portuario, con cursos de RO-RO, primeros auxilios y similares pero para poder pilotar el catamarán que se dedica a excursiones por la costa necesitan también el de formación de mecánica, *mecamar*. Igualmente, el servicio está en constante adaptación a la normativa de seguridad según la legislación, llevando chalecos salvavidas para cada pasajero además de flotadores. Esto implica un gran dispendio económico en cuanto al mantenimiento de tales elementos.

3.3. La clientela

La clientela no es fija, ya que sobre todo está vinculada a una activada de ocio, si bien esto no excluye el que existan ciertos usuarios fijos con los que podría haber algún tipo de relación en tierra del estilo de tomar algo en el bar, o incluso una invitación para ir a hacer surf o similares. De este modo, los mayores usuarios son los autóctonos vascos a un lado y otro del Bidasoa, seguidos de los británicos, vinculados a la actividad turística.

3.4. Las embarcaciones

Las embarcaciones con las que cuenta son tres: el catamarán de fibra, llamado *Higer*, y mandado construir a un astillero; otras dos lanchas de madera, *Leire II* y *Rekalde* (Fig. 1) construidas en los Astilleros Astondoa. Anteriormente contaban con otra de madera llamada *Delfin I* pero tras tenerla dos años en mal estado y no pudiendo venderla a nadie, se desguazó. Aun así estuvo en servicio 15 años, teniendo una vida activa total de 50 años de uso.



Bote de Hondarribia. Se puede ver la cabina hacia proa y la zona de pasajeros hacia popa, separada ligeramente. Foto: J. M. Matés Luque.

Las embarcaciones reciben un mantenimiento a fondo en invierno, mientras que el resto del año el mantenimiento que reciben responde a sus necesidades de cada momento. Aquí, a estas embarcaciones se les conoce con el nombre de motoras, lanchas o incluso txalupas, como las llaman a veces los clientes euskaldunes, pero no se usa el término de gasolinos, como ocurre en otros servicios.

3.5. Misceláneo

Como creencias personales, los patrones no entran con paraguas al barco porque trae mala suerte; también tocan a la embarcación antes de subir a bordo y aunque no se consideran creyentes en cuanto a rituales o similares se hace esto por si acaso.

Es interesante indicar que no se ha cambiado el nombre a las embarcaciones compradas, porque puede traer mala suerte.

El anecdotario para estas embarcaciones es que han sido usadas por los lehendakaris Juan José Ibarretxe y Patxi López para ver regatas de remo. Otras personas importantes que la usaron son el

cantante francés Johnny Hallyday, así como la selección argentina de rugby conocida como Los Pumas también han usado el servicio. También se puede decir que recibieron un abordaje de una embarcación francesa pero sin grandes daños. Finalmente mencionar que en ocasiones los usuarios les preguntan por si la hora de operación del servicio es la francesa o la española, creyendo que al cruzar la frontera se cambia la hora.

3.6. Futuro

El futuro se presenta estable ya que es un servicio que ayuda a que el transporte entre ambas márgenes se reduzca en 30 minutos en invierno y en 60 minutos en verano, frente al tráfico rodado.

4. RÍA DE PASAJES

La ría de Pasajes forma una excelente bahía protegida tras atravesar un estrecho paso torno al que la construcción naval y después la industrial tuvo un buen lugar de asentamiento. Esto hace que existan núcleos de población que trabajan vinculados a toda esta labor. Para ello, el llegar a los distintos puntos de la bahía era algo básico y aquí tiene sentido el servicio de botes.

4.1. Las personas entrevistadas

En Pasaia, en el pasado existieron hasta 5 servicios de botes, o motoras como se llaman aquí. Éstas eran las líneas de:

- Maipe-Pasai Antxo
- Maipe-San Pedro
- San Juan-Buenavista
- San Pedro-San Juan (la actual)
- Buenavista-San Pedro

En la actualidad solo queda el servicio entre Pasajes San Pedro-Pasajes San Juan. Aquí se ha entrevistado a los Hermanos Berrotaran, Ramón ya jubilado y Patxi a punto de jubilarse, ambos son los actuales dueños del servicio; también se pudo entrevistar a Pedro Arrieta, uno de los empleados. La empresa son 3 socios, con 1 jefe –Patxi– y 3 empleados.

El padre de los Hermanos Berrotaran ya explotaba el servicio entre Maipe-Pasai Antxo y en algún momento adquirió la concesión de la línea actual. Ramón desde los 12 años y Patxi desde los 14 ayudaban en las labores a su padre, por lo que son los portadores de una saga familiar dedicada a este servicio. No obstante, en algún momento de sus vidas también han trabajado en talleres de la zona como torneros. Esta experiencia les sirve para labores básicas de mantenimiento de la embarcación. Si bien para reparaciones mayores se recurre a otros profesionales, como los cercanos astilleros Zamakona, con quien tienen un acuerdo ya que las motoras de los Berrotaran les hacen trabajos auxiliares al astillero cuando éstos necesitan una embarcación, mientras que la zona del astillero es donde están atracadas las motoras.

4.2. Características del servicio

Está claro que todas las líneas arriba indicadas estaban vinculadas a las actividades portuarias llevando a operarios a las fábricas y empresas del entorno. Las poblaciones de Lezo, Errentería, Donostia-San Sebastián, Pasajes San Pedro, Pasajes San Juan y Pasajes Ancho que se encuentran torno a la bahía de Pasaia aglutinan a un gran número de habitantes. Además existían astilleros próximos como el de Luxiano que también construían motoras, seguramente alguna de las cuales sirvieron para el servicio en la bahía, astillero que llegó a construir 11 motoras²⁵.

25. AGUIRRE SORONDO, Antxon: “Los astilleros guipuzcoanos”, *Zainak 15, Comunidades pesqueras*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1997, pp. 173-175.

Respecto a las horas de trabajo, Patxi hace el turno de mañana además de cubrir bajas, días de descanso de los empleados y otras labores que requieran hacer de comodín en servicios especiales. Por ejemplo, en una carrera popular se reforzó el servicio de motoras con otra más para transportar a los corredores.

El servicio está activo todo el año, desde primera hora de la mañana hasta la última de la noche. La motora va de orilla a orilla en función de en cuál hay usuarios, es decir, que hasta que no haya alguien esperando en una orilla no se mueve la motora allí.

4.3. La clientela

Este servicio cuenta con cierta clientela fija para la cual existe un abono mensual de 4 viajes al día lo que supone un 35% de descuento sobre el precio total. Este abono solo vale para los días laborables, quedando excluidos los domingos y los festivos. Como sería de imaginar, el verano es cuando más se usa el servicio debido al turismo procedente de todas las partes de la península pero donde destacan catalanes y madrileños (algo que coincide con las tendencias turísticas de visitantes al País Vasco). También abundan los franceses por proximidad geográfica, ya que muchos acuden a cenar a los restaurantes de la localidad. Igualmente hay turistas de otras latitudes²⁶.

Las fiestas locales de San Juan (24 de junio), San Pedro (29 de junio) Santiago (25 de julio) y San Ignacio (31 de julio) también son momentos en los que el servicio recibe más usuarios.

La actividad de este servicio ha venido decayendo conforme las fábricas y talleres de Pasajes, particularmente los de la Herrera, se han trasladado a polígonos en las afueras. De este modo, los trabajadores ya no tienen que usar el bote y sí su coche para llegar a ellos.

4.4. Las embarcaciones

Actualmente este servicio cuenta con varias embarcaciones con capacidad para 35 y 25 personas según su tamaño que ronda los 10 metros de eslora por 3,30 de manga (Fig. 2). Las que unen a los dos Pasajes son de madera (pino americano y guinea) y se llaman *José Antonio*, en recuerdo de uno de los hermanos Berrotaran que murió ahogado, y *Miren Josune*, el nombre de una sobrina. Fueron construidas por el astillero Goldarocena²⁷.

Las otras embarcaciones de fibra y compradas de segunda mano que se usan para rutas turísticas, son el *Marrajo II*, un pesquero adaptado y el *Gure Bidasoa* que estuvo trabajando en Hondarribia en paseos. También tienen otros botes que son el *Bienvenido*, el *Helios* y dos botes de remo.



Bote de Pasaia. De pequeñas dimensiones, presenta el perfil típico de cabina a proa y zona de pasajeros hacia popa, con una separación entre ambos.
Foto: J. M. Matés Luque.

26. De hecho durante nuestra entrevista, pasaron por el bote miembros de un club deportivo de Lanzarote, unas amigas alemanas y varias personas de Canadá.

27. Sobre este astillero se puede ver más en AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Los astilleros guipuzcoanos", *Zainak 15, Comunidades pesqueras*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1997, pp. 168-172.

Anteriormente a estas embarcaciones tuvieron otras de madera, *Lourdeseko Ama*²⁸, *Olearso* (ésta le gustaba al padre que era de Hondarribia), *Peio José*, *Carmen*, *Conchita*, *Ongi Etorri*, *Guadalupeko Ama*.

4.5. Misceláneo

El servicio no ha tenido incidentes destacables excepto los que se vinculan a la polución de la bahía y restos de basura que se podían enredar en las hélices.

Al estar tan cerca de Donostia y contar con un atractivo turístico, su servicio ha sido usado por estrellas de cine durante el Festival de Cine de San Sebastián. En sus botes se han embarcado gente como Concha Velasco, Imanol Arias o Pedro Almodóvar. También sus botes han sido usados para hacer alguna grabación en alguna película aunque no saben si al final el bote aparecía en la película o solo fue elemento de logística. De cualquier modo no saben el nombre de la película como para poder rastrearla.

Igualmente fue usado para rodar un spot de tomas falsas para el que no fueron avisados y supu- todo un susto cuando el actor se cayó del bote de una manera un tanto rara.

Han contado con un usuario peculiar. Se trataba de un perro que se subía a la motora a las horas de comer para que le cruzarán a la otra orilla y que les miraba como esperando a que le cruzarán.

4.6. Futuro

El futuro del servicio no está claro pero sin duda estará vinculado en tanto en cuanto sea útil tanto a los usuarios diarios como por el turismo y el romanticismo de cruzar la ría en motora y hacerse la foto abordo.

5. RÍA DE BILBAO

La Ría de Bilbao es un accidente geográfico torno al que reside la mayor parte de la población de Bizkaia en lo que se conoce como Gran Bilbao. El paso de viajeros entre ambas márgenes parece estar constatado desde el s. XVIII (desde 1757)²⁹; no obstante es casi seguro que el cruce de pasajeros existió desde mucho antes. Hay que tener en cuenta que el único puente que servía para atravesar la ría de Bilbao era el de San Antón, aguas arriba de la ría, a unos 15 kilómetros, por lo que las poblaciones de los tramos inferiores de la ría no harían el trayecto hasta Bilbao para cruzar a la otra margen, por mucho que la fundación de Bilbao en 1300 supusiera un gran estímulo de la actividad mercantil y naval. Este desarrollo fue constante y continuo desde entonces, culminando en el proceso de industrialización de los siglos XIX y XX. Este proceso de crecimiento tiene una manifestación igual en el aumento de fábricas y almacenes y, sobre todo, de población lo que implicó un aumento de edificaciones. Toda esta mano de obra vinculada a las actividades industriales y comerciales necesitaba de un transporte fluvial conectando ambas márgenes y realizando cualquier tipo de servicio de apoyo logístico a las embarcaciones que zarpaban y atracaban en la ría. La fotografía de época permite ver imágenes de pequeños botes que apoyan a otras embarcaciones mayores o sirven de transporte entre las márgenes³⁰. Conjuntamente se crean otras infraestructuras vinculadas las unas con las otras; carreteras, puentes, líneas de ferrocarril irán ocupando el espacio del entorno.

Las embarcaciones intraportuarias que conectaban las márgenes actúan como servicio de botes, llamado de gasolinos, al incorporar aquellos motores de explosión de gasolina, lo que origina que se les empiece a conocer bajo tal nombre. Sin embargo, ese no es el único nombre bajo el que se denominan a las embarcaciones, puesto que también se utiliza el nombre de lanchas, aunque el nombre de botes sea el más usado.

28. Esta embarcación parece tratarse la que menciona AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Los astilleros guipuzcoanos", *Zainak 15, Comunidades pesqueras*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1997, p. 170, destinada a Fuenterrabía con dimensiones de 18 metros de eslora, 5 m de manga y 2,4 de puntal).

29. Así lo recoge la página del servicio de botes de la Agrupación de Boteros de Portugalete. El de Erandio se creó el 1900. Véanse los enlaces a las web en la bibliografía.

30. Como muestra de esto que decimos se pueden ver imágenes de botes en la ría en ESPARZA, Ramón: *Puerto de Bilbao: una memoria visual*, Lunwerg, Puerto de Bilbao, Bilbao, 2002, pp. 53, 142-143, 146-147, 160 y 170.

En su zénit, este servicio de botes en la ría de Bilbao llegó a contar con 11 estaciones de paso que son las siguientes (Fig. 3):

- 1 Grúa Grande-Campo Volantín
- 2 Euskalduna Astillero
- 3 Olabeaga cambio Hospital
- 4 Toldos Olabeaga
- 5 Canal Deusto
- 6 Elorrieta-Cadagua
- 7 Lutxana-Barakaldo
- 8 Erandio-Barakaldo
- 9 Axpe-La Naval
- 10 Lamiako-La Iberia
- 11 Portugalete-Las Arenas

Actualmente sólo quedan en activo la línea de Portugalete-Las Arenas y la línea de Erandio-Barakaldo, que son las que hemos estudiado.



Mapa de la ría de Bilbao con indicación de los servicios de botes que había en servicio. Fuente: Google maps con localizaciones del autor.

5.1. Portugalete

5.1.1. Las personas entrevistadas

Aquí se ha entrevistado a todos los patrones, Javier Amorós, Kepa Dos Santos, Juan Manuel Hernández y Alejandro Oribe, al mecánico, José Ruiz, las dos taquilleras, Yolanda Herrero y Miriam Pérez, así como un antiguo empleado, Carlos Salgueiro, y un usuario-amigo, Abelino López³¹, en total nueve personas.

Si bien no es condición necesaria, alguno de los actuales tripulantes forma parte de ciertas familias de boteros, desde hijos a sobrinos, además de tener algún cuñado botero. No obstante no es

31. Algunos datos más sobre todos ellos pueden encontrarse en MATÉS LUQUE, José Manuel: «Los últimos boteros de la Ría de Bilbao: entre el Puente Colgante y el Puente de Rontegui», Rubio-Ardanaz, Juan A. (ed. lit.) *Zainak 33, Cuadernos de antropología-etnografía. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2010, pp. 177-179.

necesario pertenecer a una familia de boteros para ser botero. En algún caso se compraba la parte de la sociedad a un amigo y se entraba así a formar parte. Lo normal sí que ha sido que se entrara mediante un familiar que ofrecía una plaza a alguien de su entorno. Éste entraba y comenzaba poco a poco a aprender el oficio, subiendo paulatinamente dentro de la sociedad al tener más responsabilidades.

Hay que indicar que son las primeras mujeres de este servicio puesto que anteriormente todas las labores eran desarrolladas por hombres.

5.1.2. Características del servicio

El servicio comienza a primera hora de la mañana, desde las 05:05 hasta las 22:10 de lunes a viernes, con horas punta entre 7:00-9:30, 12:45-3:15, 17:45-19:30, lo que coincide con las idas y venidas de la jornada de trabajo y la de ir o volver de comer. En esas horas punta se utilizan dos botes que se cruzan de un lado a otro, en lugar de solo uno que es lo normal para resto de las horas. El fin de semana se produce un cambio en el horario, ya que en sábado se desarrolla desde las 07:00 hasta las 22:10 y el domingo la hora inicial comienza a las 09:00 de la mañana. Todo esto está vinculado al hecho de que el fin de semana es un servicio relacionado más con actos sociales (poteos, fiestas) que con temas de trabajo, e incluso en diciembre, enero y febrero el servicio de los domingos se desarrolla únicamente entre las 09:00 y las 15:00, lo que refleja el bajo nivel de uso. Paralelamente los fines de semana son los días de la semana cuando más turistas aparecen, sobre todo en las fechas vinculadas a puentes, Semana Santa y fiestas afines.

Las jornadas de los pilotos se realizan en alternancia para descansar en las horas de servicio en los momentos de horas punta. Además las jornadas de mañana y tarde se alternan cada semana, de tal modo que en una semana se trabaja hasta las 14:00, y en la siguiente se trabaja desde las 14:00.

El servicio de Portugaleta es una comunidad de bienes de los 4 pilotos que son socios en esta empresa, lo que significa que no hay jefes. Esto no significa que no hay personas contratadas; de hecho las taquilleras lo son así como el mecánico. Éste trabaja las mañanas de lunes a viernes, mientras que aquellas tienen el mismo horario laboral en la semana, quienes también llevan el balance diario y hacen labores de secretariado, atendiendo el teléfono, así como las excursiones con el bote *Euskalherria*, embarcación de mayor tamaño la cual también se emplea en excursiones por la ría con escolares y otros usuarios, e igualmente sirve para cenas, despedidas u otros eventos.

5.1.3. La clientela

Este servicio cuenta con una clientela fija que utiliza el servicio incluso varias veces al día. La mayor parte de esta clientela, mucha emigrante y principalmente originarios de Suramérica, se desplaza a la margen derecha para trabajar como personal del servicio doméstico o en actividades de hostelería.

Además de los habituales, este servicio acoge a numerosos turistas, principalmente de Cataluña, Madrid, Levante y Andalucía. Los turistas extranjeros proceden principalmente de Francia y el Reino Unido. Está claro que su afluencia se vincula a otros atractivos turísticos como son la visita al Puente Colgante, declarado elemento de Patrimonio de la Humanidad en 2006 y sobre todo con el turismo relacionado al así llamado efecto Guggenheim, en el que los turistas que vienen a visitar el Museo Guggenheim también aprovechan para conocer otros enclaves de interés histórico, turístico y cultural, y en ese sentido la visita al Puente Colgante es un atractivo importante. Sin embargo este tipo de turista se vincula más a cruzar la ría a través del Puente Colgante y regresar a través del bote, o viceversa, con la finalidad de experimentar ambos tipos de viaje y hacer la foto del Puente desde el centro de la ría.

Las fiestas también afectan al servicio y corresponden con la festividad de la Virgen de la Guía el 1 de julio y de San Roque el 14 de agosto. Con todo, es el mes de agosto el que es más flojo lo que entra en contradicción con ser el mes que más turistas hay en Bizkaia, pero también coincide con ser el mes en el que los usuarios regulares se van de vacaciones, por lo que eso supone un gran impacto en la actividad del servicio. A pesar de esto, los socios no toman las vacaciones de un modo regular tal y como se entiende en general. Aun así, en alguna ocasión han contratado a una persona para sustituir al resto de patrones de tal modo que éstos se pudieran ir de vacaciones sin que el servicio se viera afectado. Esta actuación no afecta a las taquilleras que sí marchan de vacaciones.

5.1.4. Las embarcaciones

Los nombres de las embarcaciones no tienen una explicación profunda. Alguien hace tiempo llamó a una de ellas *Guanan*³². Otras embarcaciones son *Linda*, *Perla*, que son nombres de dos perras que se tuvieron en el servicio, *Pinta II* porque se tuvo una anterior con ese nombre, así como otra llamada *Colón* (Fig. 4).



Bote de Portugaleta. Aunque tiene el perfil típico de cabina a proa, la zona de pasajeros están en contacto directo con la proa. Además, la cobertura consiste en un toldo, frente a una estructura más elaborada en los otros botes.
Foto: J. M. Matés Luque.

Existe un mecánico dedicado al mantenimiento de las embarcaciones aunque los propios boteros también hacen el mantenimiento.

Existen cuatro embarcaciones de diversos tamaños, con capacidad de hasta 80 pasajeros, si bien no se admiten más de 60 por temas de seguridad. Construidas ya entre 25 y 40 años, están hechas de roble de Navarra, acacia de otras partes de Euskadi y olondo o madera de Guinea.

El astillero Astondoa construía las embarcaciones según los deseos del armador en cuanto a dimensiones, capacidad de gente aunque dejaba al carpintero de ribera que usara sus planos, plantillas y medios cascos para la construcción³³, aunque los últimos retoques eran llevados a cabo por los propios empleados. Las embarcaciones se botaban en la ría usando una grúa –Aldaiturriaga normalmente–, sin realizar ningún tipo de ceremonia como ocurre tradicionalmente en otras embarcaciones.

Esta claro que las embarcaciones han ido cambiando en sus formas desde sus inicios, de los botes a remo que solo podían transportar a 7 personas antes de 1900, hasta 14 personas en esa fecha. Incluso los pasajeros ayudaban remando. Esto cambió cuando en 1949 aparecen las primeras lanchas a motor, que siguieron estando a merced del tiempo ya que no se cabinaron ofreciendo protección hasta 1973; es curioso que no existiera ningún tipo de toldo o similar para proteger del clima lluvioso de estas latitudes, algo que ocurrió hacia el 2006 y hubo que esperar a 1975 para que apareciera la primera lancha cabinada. Igualmente hubo un cambio en el sistema de gobierno en 1973 para que el timón se metiera al mismo lado al que se quiere ir, algo que no ocurría antes cuando tenía que ir al lado contrario del que se quería ir.

También ha habido cambios en el número de tripulantes. Hoy día sólo es una persona quien gobierna la embarcación. En el pasado había tres tripulantes.

5.1.5. Miscelánea

Siendo Santurtzi una villa marinera, los botes de Portugaleta son contratados por el ayuntamiento de Santurtzi para la celebración de la Virgen del Carmen que se desarrolla en el antepuerto. Además de los botes del servicio regular, también se usa el bote *Euskalherria*.

32. El nombre es de la primera isla que Cristóbal Colón descubrió en su empresa de 1492. En algunos otros sitios aparece como Guanahani. Se considera que corresponde a una isla del actual archipiélago de las Bahamas.

33. Lamentablemente todo el material fotográfico y de planos de ese astillero se tiró a la basura al trasladarse a sus instalaciones actuales.

Este servicio cuenta con numerosas anécdotas, como aquella en la que una mujer cargada con sus bolsas de la compra y con prisa, tras sacar el billete no se dio cuenta de que el bote ya había zarpado y cayó al agua desde el embarcadero, sin que le ocurriera nada ya que fue rescatada rápidamente. Algo parecido le pasó a un señor que tras obtener el billete se dirigió al embarcadero mientras leía la prensa, lo que hizo que no se diera cuenta de que ya tenía el agua por las rodillas al haber descendido más escaleras de las necesarias para embarcar.

Los botes han sido usados también en labores altruistas, como la recuperación de un cadáver del agua en 2007, o la recogida de un perro que cayó al agua, así como en auxilio de alguna embarcación de recreo con problemas.

En el pasado, cuando no había euros, se han usado monedas francesas y portuguesas para pagar el billete, algo que también ha ocurrido con monedas turcas o con chelines ingleses.

5.1.6. Futuro

El cierre de fábricas ha afectado al servicio a lo largo de la ría, algo a lo que el servicio de Portugalette no ha sido ajeno. También la incorporación de las líneas de metro ha afectado al servicio reduciendo su número de usuarios para llegar a la otra orilla.

Otro efecto negativo es el hecho de que este servicio no recibe ningún tipo de ayuda pública mientras que otros sí que lo reciben en modo de subvenciones. Del mismo modo, el alza en el precio del combustible le afecta directamente.

Y no hay que olvidar la presencia del Puente Colgante, que hace exactamente el mismo servicio y que además puede llevar a vehículos en la barquilla. Sin embargo, es de destacar que a pesar desde su inauguración en 1893, el servicio de botes sigue activo.

Es, por tanto, un servicio necesario entre ambas orillas pero con múltiples amenazas.

5.2. Erandio

5.2.1. Las personas entrevistadas

Aquí se ha entrevistado a Oscar Suárez, hijo de botero y con 18 años en la profesión, y a quien, curiosamente, alguna amistad le llama Caronte, como el barquero de la laguna Estigia. Oscar es uno de los dos dueños de la empresa y por tanto ha de realizar todos los trabajos que el servicio pida, desde ser patrón a hacer labores de mecánico o cobrar en el propio barco.

5.2.2. Características del servicio

El horario de este servicio arranca a las 05:30 acabando a las 21:30. En otros momentos acababa a las 22:30 pero la competencia de Metro Bilbao obligó a reducir esa hora de actividad. Aquí no existe servicio los fines de semana y aquellos días que sean festivos entre semana. El trabajo de los patrones se realiza en tandas alternas de tal modo que una semana se trabaja de mañana mientras que la semana siguiente el trabajo es en horario de tarde.

Anteriormente a la gerencia actual, el servicio de Erandio lo gestionaba una empresa en la que había hasta 40 empleados. Hace unos años la empresa quebró por deudas. Actualmente unos antiguos empleados son los socios que regentan el servicio como sociedad limitada y que realizan todas las labores, pilotaje y cobro del servicio a los usuarios. En los tiempos en los que había 40 personas trabajando en este servicio, existían taquilleras dedicadas. Actualmente, al ser solamente dos trabajadores les obliga a estar en activo en todas las horas de su turno, sean o no horas punta.

El servicio es una concesión ya que el embarcadero es propiedad de la Autoridad Portuaria de Bilbao, mientras que las embarcaciones son de los socios.

5.2.3. La clientela

La clientela de este servicio es principalmente de trabajadores que se desplazan a sus puestos de trabajo así como de amas de casa, particularmente los lunes cuando hay mercadillo en Erandio y aprovechan a cruzar desde Barakaldo. Esta clientela es la que mantiene el servicio activo puesto que la cri-

sis y la reconversión industrial condujo al cierre de muchas empresas con lo que el transporte de trabajadores a sus respectivas fábricas disminuyó, afectando a la rentabilidad del servicio.

En Erandio no existe turismo como se puede entender de visitantes de otros lugares que vienen a conocer algo de interés patrimonial o similar. Más bien el *turismo* puede estar vinculado a actividades como el del padre que lleva al hijo a cruzar la ría. Sin querer ser negativo, Erandio parece no tener tanto atractivo turístico frente a Portugalete y su Puente Colgante. La remodelación de la margen de la ría en Erandio, y su orilla opuesta en Barakaldo, haciéndola más accesible a los viandantes, puede ser un impulso al atractivo turístico del que el servicio de botes de Erandio puede verse beneficiado. Dicho esto, este servicio de botes sí ha participado en actos turísticos, llevando a gente por la ría en diversos actos, como despedidas de soltero o salidas de buceo a alta mar.

El número de usuarios en Erandio se reduce en agosto, por lo que anteriormente en ese mes no había servicio y todo el mundo cogía las vacaciones puesto que no era rentable mantener el servicio de botes activo. Sin embargo, para que el servicio siga en activo con solo dos socios, se ha de contratar a otro patrón para que cubra las vacaciones del patrón que está de vacaciones y poder, así, darle el turno de descanso al otro patrón que queda.

5.2.4. Las embarcaciones

Las tres embarcaciones de este servicio son de madera, hechas por el astillero Astondoa. Dos de ellas, *Ere* y *Ane*, están cabinadas y cubiertas para proteger a los viajeros mientras que la tercera, *Aupa*, solo tiene cabina para el patrón (Fig. 5). No se sabe el origen de los nombres de estas embarcaciones.



Botes de Erandio. Se puede ver el bote en segundo plano cubierto enteramente, similar al de Hondarribia y Pasaia, así como el bote en primer plano solo con cabina a proa y sin cobertura para el pasaje, similar al bote de Portugalete. Foto: J. M. Matés Luque.

En Erandio se contrata a un mecánico cuando hay necesidad cuando es algo que los propios boteros no pueden solucionar, mientras que el mantenimiento es realizado por los propios boteros aunque una vez al año se les hace un mantenimiento más en profundidad.

5.2.5. Miscelánea

El bote de Erandio sufrió un abordaje con otra embarcación creando un agujero en el casco.

5.2.6. Futuro

Al igual que en caso del servicio de Portugalete, el cierre de empresas afectó a la rentabilidad del servicio. Ya se ha mencionado que en sus buenos tiempos llegaron a trabajar aquí hasta 40 personas, mientras que en la actualidad son solo dos.

A este servicio también el metro le afecta de alguna manera ya que hace más cómodo el uso del metro que el del bote para cruzar la ría.

E igualmente, el precio del combustible les afecta profundamente.

El futuro pasa por el uso de estas embarcaciones en otras actividades además de las propias de la comunicación entre orillas; ya se ha mencionado que se alquilan para salidas de buceo y otros eventos sociales; aun así, el que puedan ser usadas para excursiones de colegios u otras actividades turísticas con excursiones de gente de la tercera edad puede ser su salvavidas.



6. LAREDO-SANTOÑA

Entre Laredo y Santoña confluyen varias rías, la de Boo, la de Argoña, la de Escalante, la del Ason de Treto y la propia de Santoña, creando una gran zona de marismas, conocidas como las marismas de Santoña, el Joyel y Victoria. Esto obligó en algún momento a recurrir a un servicio de botes para conectar a Santoña con Laredo.

6.1. Las personas entrevistadas

En este servicio hemos entrevistado al dueño de la compañía, Alberto Gómez –y yerno de los hermanos Fuica-, quien gestiona la línea entre estos dos municipios. Además del servicio entre ambos municipios también se dedican a las excursiones marítimas por la zona. El servicio de conexión entre ambos municipios es conocido como la “*barca de Maurilio*”. Este hombre era quien anteriormente, hace años, explotaba el servicio pero debido a una serie de problemas financieros vendió la línea a los hermanos Fuica. La empresa de Alberto Gómez, en servicio desde los años 1970, se la compró con la condición de que un familiar de aquél estuviera trabajando. Otro nombre que tiene esta línea es el “*botuco de peregrinos*”, vinculado posiblemente, como se mencionó anteriormente, a la ruta jacobea que iba por el norte y que, debido a la accidentada orografía del norte cantábrico, los peregrinos debían sortear los estuarios y para ello el recurso a un servicio de botes era básico.

6.2. Características del servicio

El personal lo componen 2 patrones y un marinero que van rotando en sus horas, de tal modo que en algún momento uno de los patrones es marinero cuando coincide con el otro patrón. Al ser una actividad estacional, los períodos de descanso y vacaciones corresponden a momentos en los que no hay trabajo, período en el que además se hace el mantenimiento de las embarcaciones.

El servicio es estacional, vinculado a los meses de marzo a octubre siendo verano cuando la jornada es continua de 11:00 a 20:00 para el servicio regular, si bien en agosto la jornada es de 09:00 a 21:00. El servicio está vinculado principalmente al paso de bañistas entre las playas de Laredo y Santoña. Entre marzo y mayo el horario es de 10:00 a 13:00 y la mayor parte de sus usuarios lo hacen para llegar al hospital de Laredo, por ello el horario de mañana solamente. También es importante el mercadillo de Santoña que se celebra los sábados, lo que hace que el servicio sea muy utilizado ese día.

6.3. La clientela

El número de usuarios aumenta con las fiestas patronales (en Santoña con la Virgen del Puerto el 8 de septiembre, y en Laredo con las fiestas de la Virgen del Carmen el 16 de julio así como con la Batalla de las Flores, que se desarrolla el último viernes de agosto). Además de los usuarios locales y de otras partes de España, que corresponden a un 80% del pasaje, el servicio también es usado por franceses, alemanes e ingleses.

6.4. Las embarcaciones

Ya hemos apuntado que el servicio actual es el heredero de otro anterior, cuya embarcación se conocía bajo el nombre de *La barca de Maurilio* la cual cambió al nombre de *Pedro José*. También existió *La Santa Clara de Asís*, que fue una bonitera reconvertida para el tráfico de pasajeros. Fue construida originalmente en 1947 en los astilleros Elizondo de Orio³⁴ y estuvo en activo hasta el 2002. Pasará a estar en una rotonda de Laredo, como muchas otras embarcaciones en nuestros municipios, como recuerdo de la actividad marina³⁵.

En la actualidad, el servicio cuenta con dos embarcaciones, el *Nuevo José Joaquín* (80 pasajeros), una embarcación de madera, hecha en un astillero asturiano, hace unos 25 años; y el *Villa Fuica* (120

34. PUEYO, Carlos: *Madera & salitre, Cantábrico oriental*, Foro Marítimo Vasco, Bilbao, 2008, p. 162.

35. GONZÁLEZ, Javi: http://www.delaredulin.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=4748:el-barco-%E2%80%9Csanta-clara-de-as%C3%ADs%E2%80%9D-presidir%C3%A1-la-entrada-a-laredo&Itemid=561 Consultada por última vez el 29 de febrero de 2012; SÁNCHEZ, R.: <http://www.eldiariomontanes.es/v/20111122/region/region-oriental/santa-clara-asis-viaja-20111122.html> Consultada por última vez el 29 de febrero de 2012.

pasajeros), una embarcación de metal, construida en 1998 en los astilleros de Santander (Fig. 6). El nombre de *Fuica* se debe a que es el apellido de los hermanos que compraron la línea a Maurilio. Al *Villa Fuica* también se le conoce con el nombre de "*El mentiroso*" ya que en los recorridos turísticos se suele hablar de las marismas de Laredo en lugar de las de Santoña, por lo que tal mentira ha hecho que los usuarios le llamen así.



Bote de Santoña. Las condiciones de atracar sobre el arenal hacen que este bote cuente con una pasarela a proa para el embarque y desembarque de pasajeros. Foto: J. M. Matés Luque.

6.5. Misceláneo

Como anécdotas, han tomado parte en el rescate de surfistas y también en el rescate de un padre y su hijo cuya moto de agua se estropeó (esta noticia llegó a salir en las noticias de una televisión nacional)³⁶.

Según cuentan, a muchos usuarios que vienen por primera vez al mar les sorprende el régimen de mareas, al tener que embarcar o desembarcar, según la hora, o bien desde el embarcadero o desde la playa.

6.6. Futuro

Como hemos visto este servicio es estacional y vuelca su actividad a los meses de verano cuando más trabajo existe. Esto está también vinculado al posicionamiento del servicio en tareas de turismo para visitar enclaves naturales de la zona, como las marismas y la costa.

7. BAHÍA DE SANTANDER-PEDREÑA-SOMO

La bahía de Santander es otro accidente geográfico natural torno al que se han instalado muchas poblaciones e industrias tanto navales como de otro tipo. Pasar de un lado a otro de la bahía supondría un gran rodeo por lo que el servicio de botes se convertiría en un elemento importante de comunicación en la bahía. Antiguamente eran los pescadores quienes realizaban la conexión entre orillas cuando no estaban faenando³⁷; cuando esto ocurría no había servicio regular. Sin embargo en los años de 1860, Carlos Saint Martin puso en servicio el remolcador *Hércules* y los vapores *Santander 1* y *Santander 2* para este servicio entre las márgenes y en 1877 los vapores *Corconeras* regularizaron el servicio de la bahía³⁸.

36. Véase www.antena3.com/noticias/sociedad/rescatados-hombre-hijo-anos-santona_2011080800203.htm consultado por última vez el 1 de junio de 2012.

37. Agradecemos a José Luis Casado Soto esta información.

38. AGIRRE, Rafael: *El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común*, Txertoa, Donostia-San Sebastián, 1994, p. 108. Tecleando en Google la palabra "Corconera" da como resultado, entre otras cosas, acceso a fotografías antiguas de embarcaciones de Santander, alguna de las cuales son estas embarcaciones que conectan la bahía.



7.1. Las personas entrevistadas

En ese servicio hemos entrevistado al administrador de la empresa, Rafael Bedia, perteneciente a una familia de boteros conocida como *Diez Hermanos*, que desde 1901 unía la bahía entre Santander, Astillero y la Playa de El Puntal y que fue instaurada por su abuelo en el año 1918. Rafael Bedia lleva desde los 17 ó 18 años en esta actividad y en la actualidad tiene 62 años.

7.2. Características del servicio

El horario de trabajo se desarrolla desde las 7:30 hasta las 20:30 en invierno y hasta las 22:00 en verano, siendo un servicio activo durante todo el año, es decir, que no sufre estacionalidad y desaparece en momentos de menos uso; de hecho, esto se debe a que no es un servicio que experimente un aumento significativo durante el verano debido a la afluencia de turistas. Ni siquiera las fiestas patronales o puentes les afectan significativamente en su quehacer diario.

Las horas punta se agrupan en tres momentos: entre 7:30 y 9:00, entre 14:00 y 15:00 y entre 18:30 y 20:30, coincidiendo con las horas de entrada y salida de trabajos, o de ir a comer.

La empresa cuenta con ocho patronos, dos marineros, cuatro taquilleras (dos en Santander y otras dos en el puerto de Somo y Pedreña, una en cada uno), una contable y un administrador, el Sr. Bedia.

Las vacaciones se toman en invierno, cuando no hay tanto uso del servicio. Debemos recordar que la empresa también hace salidas por la bahía y otros lugares del entorno por lo que el verano es cuando más barcos están en uso y se necesita a todo el personal.

Éste trabaja toda la semana descansando o bien el sábado o bien el domingo para las taquilleras, mientras que para los patronos son los domingos alternos.

7.3. La clientela

La clientela no solo se limita a los municipios de Santander, Pedreña y Somo. También es utilizado por gente de Galizano, Quejo, Loredó, Suesa y municipios de ese entorno que van en coche hasta Pedreña para usar el servicio de botes, evitando así un gran rodeo en coche por la bahía para llegar a Santander.

Para la clientela habitual existe un bono en lugar de obtener el billete cada vez que se usa.

No existe una relación especial con la clientela más que la que pudiera haber del saludo cortés de gente que ya se conoce.

Se ha mencionado que no hay un aumento significativo de usuarios en los meses de verano. Esto no excluye el que sea en estos meses cuando la presencia de turistas sea más significativa. Estos proceden de Madrid, Cáceres, Valladolid y también de Francia, al parecer relacionados con viajes de estudios, particularmente entre abril y mayo. Esto lo relacionan con la proximidad geográfica. A pesar de que el muelle de ferries y de cruceros que atracan en Santander se encuentra a solo uno metros, es poca la afluencia de esos viajeros en el servicio de botes y quizás algún que otro turista inglés lo pueda usar para darse una vuelta por la bahía.

7.4. Las embarcaciones

Este servicio cuenta con muchas embarcaciones dedicadas al paso de usuarios entre la bahía así como de otros botes dedicados a las excursiones (Fig. 7).

Se comenzó con embarcaciones de madera y aún conservan algunas en madera, si bien la fibra y el acero están presentes en las más modernas. La viejas, *Regina Uno*, *Regina Dos*, *Regina Tres* y *Regina Cuatro*, fueron desguazadas. La *Regina Nueve* se vendió y el *Ciudad de Santander*, construido en Laredo, también se desguazó. Es interesante indicar que el *Regina Decimo* es un catamarán con parte del casco de cristal para ver los fondos.

Los Reginas han sido construidos en el astillero Solano del puerto de Santander.

El nombre de la empresa actual, Los Reginas, está vinculado al de las embarcaciones que como hemos visto casi todas son llamadas Regina seguida de un número. Esto se debe a que en el pasado hubo dos bandos en la empresa original de los Diez Hermanos. Quienes comenzaron con la gestión



*Botes de Santander. Se pueden ver que son distintos en cuanto a la habitación del pasaje pero mantienen la cabina en el centro de la embarcación.
Foto: J. M. Matés Luque.*

del servicio se llamaron originalmente Sucesores de los Diez Hermanos; esto no sentó bien a la otra parte y en lugar de entrar en peleas jurídicas, decidieron llamarse los Reginas puesto que ya tenían alguna embarcación bajo el nombre de Regina (vinculado a Regina Pacis).

El mantenimiento de las embarcaciones es realizado de manera continua principalmente por los empleados, contratando servicios especiales de arreglo de motores a otros astilleros, siendo invierno cuando se llevan al varadero de Pontejos para su puesta al día.

7.5. Misceláneo

A nivel de anécdotas, hace años hubo un choque con un gánguil y el bote se hundió aunque no hubo ningún fallecido. Esta información sin fechar es recogida por González Echegaray, quien también da cuenta de otros hundimientos de embarcaciones que conectaban desde medidados del s. XIX la bahía de Santander³⁹.

También recuerdan que en una exhibición de tenis que hubo en Santander con Arantxa Sánchez Vicario y Conchita Martínez, uno de los barcos fue alquilado para hacer una fiesta abordo para las tenistas.

Igualmente otra gente famosa, como Mercedes Milá, ha usado los botes.

7.6. Futuro

Parece claro que para este servicio, el turismo no es algo que le afecte poderosamente aunque la presencia de turistas esté presente e incluso la empresa organice viajes especiales para visitar la bahía y otras partes de la zona (como la excursión por el río Cubas), llegando incluso a tener una embarcación dedicada a ello, el *Regina Decimo*, en lugar de estar dedicada al servicio regular entre los municipios.

8. VALORACIONES

Las entrevistas realizadas han puesto de manifiesto, a la vez, la diversidad y similitud de resultados. Para unos servicios, el atractivo turístico es parte de su supervivencia. Para otros, el turismo no es la mayor fuente de ingresos sino que lo es el servicio regular de una clientela que necesita de los botes para acudir a sus lugares de trabajo, estudio u ocio. Y sin embargo, para algunos servicios esto no es suficiente y han de diversificar sus productos ofreciendo otro tipo de actividades (excursiones por el

39. GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Naufragios en la costa de Cantabria*, Estudio, Santander, 2004, pp. 556-557.

entorno, eventos sociales...). Alguno incluso solo está activo cuando arranca el verano y la llegada de turistas a sus costas.

Igualmente, cada uno desarrolla su trabajo tratando de adecuarse a los horarios de los clientes; algunos arrancan muy pronto por la mañana debido a su vinculación con los horarios de fábricas y oficinas, mientras que para otros los horarios de ocio de fin de semana no le son rentables y en consecuencia no están activos; sin embargo, para otros son parte de su vinculación a la actividad turística.

Para algunos, otros transportes públicos son su amenaza más directa, mientras que para otros ellos son los transportes más activos y regulares entre orillas y por ello su pervivencia parece asegurada.

Por su parte, las embarcaciones van evolucionando con los tiempos. Se pueden ver similitudes en formas en algunas de ellas (cabina a proa y zona de pasajeros a cubierto con elementos de madera en algunas, mientras que otras solo es un toldo sustentado por unas barras; o el puente a proa en las de Bizkaia y Guipuzkoa, mientras que en las de Cantabria está hacia el centro de la embarcación). Si bien las de madera siguen presentes, con el tiempo la fibra acabará por desplazarlas.

Y no hay que olvidarse de las personas que están al frente y en la trastienda de todo este servicio. En algunos un retén mínimo de dos personas ha de hacer todas las labores, mientras que en otros, la carga de trabajo está más repartida entre más gente. Esto es sintomático del uso y por tanto de la fragilidad u fortaleza de tal servicio.

Paralelamente, todos ven el servicio de botes como un tipo de transporte necesario a pesar de las amenazas económicas que cada uno pueda tener.

9. COMENTARIOS FINALES

Como en muchas investigaciones, este tema aún tiene más posibilidades de conocimiento y son trabajos como éste los que permiten ir conociendo cada vez más y mejor el servicio de botes en estas costas.

Las entrevistas son el primer acercamiento a este tema pero aún son necesarias más entrevistas con las personas que quedan por entrevistar, tanto de las líneas estudiadas, como de otras (Asturias y Galicia, para completar una imagen del norte atlántico peninsular). En este sentido, quedan por revisar pinturas de temática costumbrista y paisajística (por ejemplo Luis Paret (1749-1799) realizó varios cuadros que representan estampas de las actividades marítimas de Bilbao y Pasajes), fotografías, archivos de las autoridades portuarias y las capitanías de las que dependan los servicios en cuestión, documentación en archivos de las localidades que une el servicio de botes y cualquier otra documentación que exista en museos vinculados de una manera u otra a actividades industriales o de historia social; hay que seguir entrevistando a los actuales trabajadores así como a otros ya retirados, de tal modo que su información permita ver con perspectiva las impresiones en diversos momentos y localidades; tampoco se ha de olvidar la información de los usuarios actuales, quizás a través de encuestas básicas sobre el servicio (uso, mejoras, percepción, que ocurría si desapareciera...); y no hay que olvidar la información que se puede obtener de las hemerotecas, así como de trabajos de historia local que, aunque sea de refilón, puedan tocar tales temas. Esto implica un largo tiempo de investigación que ha de ser llevado a cabo por otros colegas en otras latitudes con los que podamos compartir información.

Por fortuna contamos con representaciones de embarcaciones menores o auxiliares que suelen abundar en los grabados, cuadros y similares de todos los puertos europeos a lo largo de la historia; ejemplo de esto son los bateles que aparecen en el grabado de Santander obra de Hogenberg, la *Civitates Orbis Terrarum* de 1575⁴⁰, que además de ser barcos auxiliares de embarcaciones mayores, serían las usadas en el interior de la bahía de Santander y rías próximas.

Igualmente es en las tarjetas postales antiguas y sus recopilaciones donde se pueden encontrar imágenes del transporte de pasajeros a nivel interno, es decir, no de transatlánticos llevando emigrantes a América u otras partes del mundo. Ejemplo de ello es la imagen del embarcadero de San-

40. CASADO SOTO, José Luis: *Santander. Una villa marinera en el siglo XVI*, Ediciones de Librería Estudio. Santander, 1990, p. 48.

tander donde se ven pequeñas embarcaciones cubiertas con toldos⁴¹. Seguro que otras embarcaciones menores que aparecen en otras imágenes de esa obra también tienen una relación al tráfico de pasajeros.

Del mismo modo, en otras naciones, los cuadros que ilustran escenas portuarias tienen una abundante representación de embarcaciones menores que claramente están dedicadas al transporte de personas, mercancías e incluso coches de caballo entre orillas como se puede ver en muchos de los cuadros que aparecen en Weightman⁴²; y es que las representaciones del puerto de Londres abundan en cualquier artista contemporáneo. Téngase en cuenta que muchos de los actuales puentes de Londres y que todos conocemos de vista y/o de nombre solo están en servicio desde el s. XVIII y el XIX, por lo que el contacto entre orillas sólo se podía hacer por el famoso London Bridge, cuyo origen se retrotrae al período romano y que fue adecuándose a lo largo del período medieval y el s. XVI y XVII. Y qué decir de las representaciones artísticas de Venecia con sus góndolas yendo de un lado a otro⁴³. En nuestras costas, existen publicaciones con imágenes de actividades portuarias en donde se pueden identificar esas embarcaciones menores que seguro han sido usadas de alguna manera como transporte de pasajeros⁴⁴.

En otras latitudes del norte peninsular, y de otras costas de Iberia, también hay actividades del servicio de botes que aún quedan por estudiar. Por fortuna el movimiento de recuperación de la memoria marítima en Galicia está recogiendo testimonios, embarcaciones y fotografías entre las que aparecerá alguna vinculada al transporte de botes, por ejemplo el servicio que conectaba la isla del Castillo de San Antón, que en algún momento fue cárcel⁴⁵. Las publicaciones que tienen un carácter regional ayudarán, sin embargo, a entender mejor la labor de patrimonio marítimo (etnografía, antropología, construcción naval...) que se desarrolla en cada región y que ayudará a diversos investigadores, en diversas temáticas (como la nuestra, por ejemplo) a entender mejor tal patrimonio marítimo⁴⁶. También el movimiento de recuperación de embarcaciones tradicionales lleva calando en nuestras latitudes, lo que ayudará a ampliar el conocimiento histórico, etnográfico y antropológico marítimo⁴⁷.

Esto nos lleva a romper una lanza en favor de los elementos físicos de nuestras costas relacionados con el servicio de botes, como son las embarcaciones en uso y los embarcaderos abandonados, particularmente en la ría de Bilbao y que acabarán por desaparecer por su falta de mantenimiento y el vandalismo al que son y serán sometidos. No abogamos desde aquí por la conservación estricta de todos estos elementos, pero debemos llamar la atención sobre la potencial pérdida de los mismos, y por ello se ha de actuar antes de que sea demasiado tarde. Y con el tiempo, las embarcaciones de madera acabarán por ser sustituidas por las de fibra u otros materiales. Ya se han desguazado varias en el devenir propio de la vida de cada una de ellas, por lo que es necesaria la documentación de las que quedan para obtener planos y cualquier otra información sobre la construcción de las mismas antes de que sea demasiado tarde.

Hay que documentar todos estos elementos para conocer su estado actual de conservación y poder planificar y decidir cuáles necesitan conservarse y cuáles habrán de ser destruidos para que la obra civil que acompaña a las reformas de las riberas pueda facilitar a los usuarios un mejor servicio.

41. AGIRRE, Rafael: *El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común*, Txertoa, Donostia-San Sebastián, 1994, p. 125.

42. WEIGHTMAN, Gavin: *London river*, The Thames Story, Guild Publishing, London, 1990.

43. SWINGLEHURST, Edmund: *The art of seascapes*, Shooting Star Press, New York, 1995, p. 17.

44. Un ejemplo es GARAMENDI, Maitte: *Txato kaia. Lekeitioko portua. Memoria grafikoa*, Lekeitioko Udala, Bilbao, 2006. Otro ejemplo significativo en el que se ve el potencial de las imágenes para su utilización como recurso de investigación marítima se puede ver en UNSAIN AZPIROZ, José María: "Recorrido histórico desde la literatura y las artes visuales (siglos XVI-XX)", UNSAIN, José María (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008, pp. 279-353. Igualmente mencionamos el catálogo de la exposición CABANO, José Ignacio; CONDE, Juan; CASAS, Pilar (coords.): *Galicia no gravado antigo*. Colección Puertas Mosquera, Consorcio de Santiago, Vicerreitoría de Cultura, Fundación CaixaGalicia, A Coruña, 2007, que cuenta con muchas imágenes de fines de la segunda mitad del s. XIX aparecidas en publicaciones españolas (por ejemplo, *La Ilustración Española y Americana*) así como en otras publicaciones francesas e inglesas con imágenes de los viajes de sus autores.

45. Se puede encontrar una fotografía antigua del servicio de botes al Castillo de San Antón en PEREIRA, Dionisio: *O patrimonio marítimo de Galicia*, Federación Galega pola Cultura Marítima, Coruña, 2003, 9.

46. ARTIME GONZÁLEZ, Anselmo: *La construcción de embarcaciones de madera en los astilleros de Luanco*, Museo Marítimo de Asturias, Luanco, 1998. DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María: *La carpintería de ribera en Galicia (1940-2000)*, Universidade da Coruña, Coruña, 2001. PAZOS, Lino J.: *Aqueles barcos de madeira. Carpinterías de ribera*. Damaré. Pontevedra, 2009.

47. VV.AA.: *Ontzi tradizionalak milurteko berriaren atarian. Las embarcaciones tradicionales antes el nuevo milenio*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000.



El pasado no puede ser un lastre del futuro, pero el futuro no puede olvidarse de su pasado. Este es el propósito de todos los que investigamos un tema vivo actual: documentar antes de que desaparezca; conocer para gestionar; gestionar para transmitir.

Deseamos que nuestra investigación sea un peldaño más en esta labor de conocimiento y este artículo uno más en la transmisión.

10. BIBLIOGRAFÍA

- AGIRRE, Rafael: *El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común*, Txertoa, Donostia-San Sebastián, 1994.
- AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Los astilleros guipuzcoanos", *Zainak 15, Comunidades pesqueras*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1997, pp. 161-190.
- AGP Agrupación de Boteros de Portugalete: <http://www.turismoriabilbao.com> última consulta 24 noviembre 2009.
- ALONSO VERÁSTEGUI, Juan José: "Recuerdos de la Ría de Bilbao", *Revista de Ingeniería Naval. Abril 2006. Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España*, Madrid, 2006, pp. 65-66.
- ARTIME GONZÁLEZ, Anselmo: *La construcción de embarcaciones de madera en los astilleros de Luanco*, Museo Marítimo de Asturias, Luanco, 1998.
- BERSU, Gerhard; WILSON, David M.: "Three Viking Graves in the Isle of Man", *The Society for Medieval Archaeology Monograph Series N. 1*, London, 1966.
- Boteros de Nervión s.l.: <http://www.manostijeras.es/nervion> última consulta 24 noviembre 2009.
- CABANO, José Ignacio; CONDE, Juan; CASAS, Pilar (coords.): *Galicia no gravado antigo*. Colección Puertas Mosquera, Consorcio de Santiago, Vicerreitoría de Cultura, Fundación CaixaGalicia, A Coruña, 2007.
- CARE EVANS, Angela: *The Sutton Hoo ship burial*, British Museum Press, London, 1994.
- CASADO SOTO, José Luis: *Santander. Una villa marinera en el siglo XVI*, Ediciones de Librería Estudio. Santander, 1990.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M: *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 1996.
- CIRLOT, Juan-Eduardo: *Diccionario de símbolos*, Labor, Barcelona, 1991.
- CRUMLIN-PEDERSEN, Ole; MUNCH THYE, Birgitte (eds.): *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from and International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th-7th May 1994*, Publications from the national Museum Studies in Archaeology & History Vol. I, Copenhagen, 1995.
- DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María: *La carpintería de ribera en Galicia (1940-2000)*, Universidade da Coruña, Coruña, 2001.
- ERKOREKA, Josu Iñaki: *Estudio histórico de la Cofradía de Mareantes de Portugalete; orígenes, organización y funciones*, Ayuntamiento de Portugalete, Bilbao, 1993.
- ESPARZA, Ramón: *Puerto de Bilbao: una memoria visual*, Lunwerg, Puerto de Bilbao, Bilbao, 2002.
- ESTRABÓN: Geografía, III, 3, 7.
- GARAMENDI, Maite: *Txato kaia. Lekeitioko portua. Memoria grafikoa*, Lekeitioko Udala, Bilbao, 2006.
- GONZÁLEZ, Javi: http://www.delaredulin.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=4748:el-barco-%E2%80%9Csanta-clara-de-as%C3%ADs%E2%80%9D-presidir%C3%A1-la-entrada-a-laredo&Itemid=561 Consultada por última vez el 29 de febrero de 2012.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *Nafragios en la costa de Cantabria*, Estudio, Santander, 2004.
- GRAHAM-CAMPBELL, James: *The Viking World*, Frances Lincoln, London, 2001.
- GRAHAM-CAMPBELL, James; KIDD, Dafydd: *The Vikings*, British Museum Publications, London, 1980.
- HALL, Richard: *Viking Age Archaeology in Britain and Ireland*, Shire Archaeology, Princes Risborough, 1995.
- IZARRA URIARTE, Ane: "Embarcaciones fluviales tradicionales del río Oria, en Aginaga", RUBIO-ARDANAZ, Juan A. (ed. lit.): *Zainak 33, Cuadernos de antropología-etnografía. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2010, pp. 181-199.

- JONES, Dilwyn: *Boats*, British Museum, London, 1995.
- McGRAIL, Seán: *Ancient boats and ships*, Shire, Princes Risborough, 2006.
- MATÉS LUQUE, José Manuel: "Los últimos boteros de la Ría de Bilbao: entre el Puente Colgante y el Puente de Rontegui", RUBIO-ARDANAZ, Juan A. (ed. lit.): *Zainak 33, Cuadernos de antropología-etnografía. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2010, pp. 159-179.
- MERCAPIDE, Nemesio: *Guarnizo y su Real Astillero*, Diputación Provincial de Santander, Santander, 1980.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Gipuzkoako Foru Aldundia-Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval en Hondarribia. 1203-2002*, Ayuntamiento de Hondarribia, Hondarribia, 2003.
- PAZOS, Lino J.: *Aqueles barcos de madeira. Carpinterías de ribera*. Damaré. Pontevedra, 2009.
- PEREIRA, Dionísio: *O patrimonio marítimo de Galicia*, Federación Galega pola Cultura Marítima. Coruña, 2003.
- PUEYO, Carlos: *Madera & salitre, Cantábrico oriental*, Foro Marítimo Vasco, Bilbao, 2008.
- REGINAS: www.losreginas.com Consultada por última vez el 18 de junio de 2012.
- RODRÍGUEZ SALIS, Jaime: «La Costa vasca en la Antigüedad. Navegación y presencia romana», *Historia del espacio marítimo vasco. Historia marítima. Euskal Itsas espazioko historia. Itsasoko historia*, Etor, Lasarte-Oria, 2010, pp. 63-84.
- SÁNCHEZ, R.: <http://www.eldiariomontanes.es/v/20111122/region/region-oriental/santa-clara-asis-viaja-20111122.html> Consultada por última vez el 29 de febrero de 2012.
- UNSAIN AZPIROZ, José María: "Recorrido histórico desde la literatura y las artes visuales (siglos XVI-XX)", UNSAIN, José María (ed.), *San Sebastián, ciudad marítima*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008, pp. 279-353.
- URIARTE, Iñaki: "Patrimonio, memoria e identidad en la Ría", *Bilbao*, nº 198, Bilboko Udala-Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2005, p. 36.
- SWINGLEHURST, Edmund: *The art of seascapes*, Shooting Star Press, New York, 1995.
- VINSON, Steve: *Egyptian boats and ships*, Shire, Princes Risborough, 1994.
- VV.AA.: *Ontzi tradizionalak milurteko berriaren atarian. Las embarcaciones tradicionales antes el nuevo milenio*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000.
- WEIGHTMAN, Gavin: *London river, The Thames Story*, Guild Publishing, London, 1990.
- ZABALA URIARTE, Aingeru: *Untzi Arkitektura Euskal Herrian. XIX eta XX mendeak. Arquitectura naval en el País Vasco*, Eusko Jaurlaritza, Gobierno Vasco, 1984.

ANEXO I (encuesta)

TRABAJO

1. horas de trabajo
 - 1.1. generales
 - 1.2. extras
 - 1.3. horas especiales: cuándo viaja más la gente
 - 1.4. descansos
 - 1.5. vacaciones
 - 1.5.1. mensuales
 - 1.5.2. puentes



2. precios
 - 2.1. más altos
 - 2.2. más bajos
 - 2.3. entrada del Euro: cómo afectó
3. situación actual
4. mejor época
5. cuánto tiempo lleva en la profesión
6. tradición familiar
7. organigrama de trabajo: jefes, empleados
8. régimen laboral: bajo cuál se está (ISM, General...)
9. mejoras al trabajo
10. formación marítima
 - 10.1. tipos de cursos
 - 10.2. ropa de trabajo
 - 10.3. seguridad e higiene
11. clientela
 - 11.1. fija
 - 11.1.1. relaciones, si las hubiera
 - 11.2. esporádica
 - 11.2.1. autóctona
 - 11.2.2. turistas
 - 11.2.2.1. nacionales
 - 11.2.2.2. extranjeros
 - 11.3. influencia de fiestas, premios, museos como atractivo

EMBARCACIÓN

12. nombres de partes embarcación
13. construcción
 - 13.1. propia
 - 13.2. astillero
14. compra
15. vida útil:
 - 15.1. venta
 - 15.2. desguace
 - 15.3. hundimiento
16. mantenimiento embarcación
17. incidentes
 - 17.1. pérdida motor
 - 17.2. hundimientos
 - 17.3. abordajes

18. tipos
 - 18.1. nombres
 - 18.2. capacidad
 - 18.3. diferencias entre sí
 - 18.4. mejoras respecto a la anterior
 - 18.5. adaptaciones a la seguridad

OTROS

19. fiestas patronales
20. creencias y ritos
21. anécdotas
22. futuro de la actividad

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

ALTUNA, Jesús: "Representaciones de peces en el arte rupestre de la Región Cantábrica", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 363-371.



Representaciones de peces en el arte rupestre de la Región Cantábrica

Jesús Altuna

Centro de Custodia e Investigación del Patrimonio Arqueológico
y Paleontológico de Gipuzkoa

Recep.: 03.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 363-371]

Acep.: 13.12.12

Resumen

Se da cuenta de las diversas figuras de peces representadas en el arte rupestre paleolítico de la Región Cantábrica. Se trata de representaciones de las cuevas de Altxerri y Ekain en Gipuzkoa, La Pasiega en Cantabria y El Pindal en Asturias. Se describen las figuras y se intenta determinar la especie zoológica a la que pertenecen.

Palabras clave: Arte paleolítico, cuevas, peces, Región Cantábrica.

Laburpena

Kantauri Eskualdeko haitzuloetako artean irudikatutako zenbait arrain figuraren berri ematen da. Irudikapenok Gipuzkoako Altxerri eta Ekain, Kantabriako La Pasiega eta Asturiaseko El Pindal leizeetakoak dira. Figurak deskribatu eta haien espezie zoologikoa zehazten saiatu gara.

Gako-hitzak: Arte paleolitikoa, leizeak, arrainak, Kantauri Eskualdea.

Abstract

This article reports on the various fish figures drawn in the Palaeolithic cave art of the Cantabrian Region. The drawings come from the caves of Altxerri and Ekain in Gipuzkoa, La Pasiega in Cantabria and El Pindal in Asturias. The figures are copied down and an attempt is made to determine the zoological species to which they belong.

Key words: Palaeolithic art, caves, fish, Cantabrian Region.

1. INTRODUCCIÓN

La relación del hombre¹ con el mar viene atestiguada en nuestra prehistoria desde el Paleolítico Inferior. La forma humana del momento es el *Homo heidelbergensis*. En las proximidades de Biarritz y en los últimos tramos del Adour han sido halladas piezas aisladas atribuibles a esta remota época, tales como las descubiertas en Mouligna (Bidart) y en Poilo (Saint Pierre d'Irube), señaladas ya por Passetard (1924) en el primer cuarto del siglo XX.

En Bizkaia recientemente (Ríos Garaizar, 2010) se han publicado datos sobre esta remota época en los yacimientos de Mendieta I y II, en Sopelana, también junto al mar.

En Cantabria los yacimientos costeros del Paleolítico Inferior conocidos son más numerosos. Así los descubiertos en Suances, Oyambre cerca de Comillas, Cuchía en Miengo y Cúlebre en Santillán, junto a la ría de San Vicente de la Barquera (Montes Barquín, 2003).

También en Asturias se conocen tales yacimientos junto a Gijón, en Gozón (Faro Peñas, Bañugues, La Atalaya y Zenrero) al E del Cabo Peñas y en Castropol en el extremo occidental del territorio asturiano (Rodríguez Asensio, 1983).

Lo mismo decir del Paleolítico Medio, cuyo autor es el *Homo neandertalensis*. De esta época conocemos más yacimientos y la relación con el mar viene también atestiguada mediante el marisqueo, ya que en algunos yacimientos de la época aparecen moluscos marinos mediante los que el hombre completaba su alimentación de origen animal, procedente preferentemente de la caza de Ungulados salvajes. De todas formas este complemento era en estas épocas mucho más reducido que el que aparece más tarde en las fases avanzadas del Paleolítico Superior, cuando aparecen verdaderos concheros en los yacimientos costeros. Uno de los más notables es el de Santimamiñe en Kortezubi (Bizkaia).

En todo caso, de estas fases primeras de la Humanidad, Paleolítico Inferior y Medio no conocemos, de momento, manifestación artística figurativa alguna. Es menester esperar al Paleolítico Superior para contar con estas manifestaciones de animales.

De todas formas los animales representados tanto en el arte rupestre como en el arte mobiliario de esta época son fundamentalmente Ungulados salvajes (Altuna, 2002). Ciñéndonos a la Región Cantábrica, son el ciervo y cierva, caballo, bisonte, cabra y uro los más veces representados. Este orden varía en Euskalerría, ya que aquí dominan con mucho el bisonte y caballo, seguido muy lejos del ciervo-a, cabra y uro. Entre nosotros tiene también una presencia notable el reno. Hay contadas representaciones de sarríos, saigas, megaceros, mamuts y rinocerontes. Después de los Ungulados son los Carnívoros, en especial los osos, los más veces representados.

Las figuras de peces en el arte rupestre, que es lo que en este trabajo nos hemos propuesto, son muy escasas.

2. FIGURAS DE PECES

En toda la Región Cantábrica solamente conocemos, hasta el presente, 4 cuevas con representaciones de peces. La más notable es la de Altxerri en Aia, Gipuzkoa. Siguen Ekain, también en Gipuzkoa, El Pindal en Asturias y la Pasiega en Cantabria.

2.1. Cueva de Altxerri. Aia, Gipuzkoa

La cueva está situada en el municipio de Aia, pero muy cerca del casco urbano de Orío, a unos 200 metros de la costa actual. Contiene más de un centenar de figuras (Barandiaran, 1964; Altuna & Apellániz, 1976 y Altuna, 1996), entre las que se encuentran 4 pertenecientes a peces.

La primera (fotos 1 y 2 y figura 1), situada en un nicho estrecho de la galería principal junto a una magnífica representación de reno que lleva en su interior la de un zorro ártico, es un pez plano,

¹ Cuando decimos "hombre" incluimos al varón y a la mujer. Lo mismo que cuando decimos "*Homo*". El término "hombre" es la voz vernácula del término latino y científico "*Homo*".

enfrentado a un segundo, del que trataremos más abajo. Ambos están situados a medio metro sobre el suelo.

Esta primera figura está en posición oblicua, casi vertical, con la cabeza hacia abajo. Estaría representado su lado derecho. Mide 30 cm desde el extremo de la boca hasta el de la aleta caudal y 12,4 cm de anchura máxima. Ésta se da en su zona media.

Se trata de una figura grabada, realizada mediante una incisión de punta seca, bastante profunda, especialmente en las líneas de la cabeza, las aletas pares, situadas junto a ella, la línea lateral, las zonas externas de la aleta caudal y las partes posteriores de la silueta dorsal y ventral. Las aletas dorsal y ventral recorren todo el contorno, partiendo de la cabeza y llegando hasta un poco antes de la aleta anal. El grabado es también profundo, pero no tanto como el de las partes anteriormente descritas.

Respecto a su identificación, podemos decir que se trata de un pez plano del tipo de los pleuronectiformes. Dentro de este orden taxonómico tenemos, en nuestras costas, tres familias: aquella a la que pertenecen las platijas, la de los gallos y rodaballos y la familia de los lenguados y sortijas.

Las figuras de Altxerri se parecen más al grupo de las platijas (figs. 2 y 3). En efecto, parecen excluirse los lenguados, debido a que éstos muestran el contorno de la cabeza redondeado, no anguloso, y poco prominente. Además en los lenguados los huesos del opérculo no son visibles a través de la piel y la aleta caudal es reducida y su contorno posterior redondeado (fig. 4). Por otro lado las aletas dorsal y anal llegan casi hasta la misma caudal, lo que hace que la aleta caudal destaque poco. Ninguno de estos caracteres concuerda con los de nuestro ejemplar.

Por otro lado, parece excluirse también el rodaballo, ya que el contorno de su cuerpo es casi rómbico, el contorno posterior de su cola redondeado y la línea lateral quebrada. Algo parecido podríamos decir del gallo. Además, sus grandes ojos, que destacan claramente en el animal, parece que debían haber sido recogidos mejor en el dibujo que comentamos, el cual por otro lado muestra notable detalle.



Foto 1. Altxerri. Peces planos grabados (Fot. J. Wesbuer).



Foto 2. Altxerri. Pez plano superior (Fot. J. Altuna).

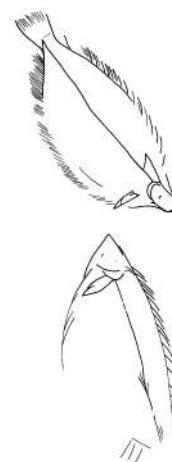


Fig. 1. Altxerri. Peces planos grabados.

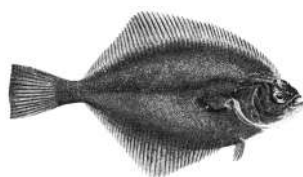


Fig. 2. Platija (*Platichthys flesus*). Según Lozano, 1964.

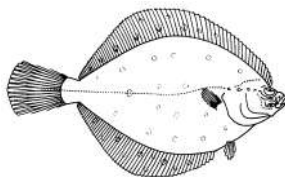


Fig. 3. Platija (*Pleuronectes platessa*). Según Lozano, 1960.

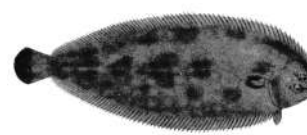


Fig. 4. Lenguado (*Solea solea*) Según Lozano, 1964.

Por todo ello nos inclinamos al tipo platija, con el contorno posterior de la aleta caudal recta, las aletas pares bastante puntiagudas, la línea lateral más o menos recta y la cabeza de contorno agudo. Por otro lado, a diferencia de los gallos y rodaballos, las platijas llevan los ojos en el lado derecho del cuerpo, como es el caso del ejemplar de Altxerri. Lo que peor concuerda con la figura de Altxerri es el contorno rómbico de las aletas dorsal y anal. A cambio, a favor de esta especie estaría también el hecho de que es la más litoral, hallándose incluso en la zona salobre de la desembocadura de los ríos. Hoy mismo hemos solido verla bajo el puente que cruza el río en el acceso a la cueva. Este río desemboca en el mar a unos 200 m de este punto.

Enfrentada a esta figura, dirigida por tanto verticalmente hacia arriba, se encuentra el segundo pez, también plano, pero que presenta un contorno inacabado (foto 1 y 3 y fig. 1). Sus proporciones son semejantes a las del pez anterior. Está también grabado y la incisión con la que está realizada es también de punta seca y bastante profunda, salvo en parte del contorno. Este ejemplar muestra la cabeza más puntiaguda que el anterior, pero no parece haber otra diferencia entre ambos, salvo el de que esta segunda figura se encuentra más incompleta que la anterior.

La clasificación zoológica es por todo ello más compleja, pero no parece haber razones para identificarla con otra especie distinta de la anterior.

En la misma cueva y en el mismo nicho de las figuras anteriores, pero en la pared de enfrente y a una altura superior hay otra figura de pez, también grabada (foto 4 y figura 5). Está en posición vertical, cabeza arriba. Mide 33 cm de extremo de la boca a extremo de la aleta caudal.



Foto 3. Altxerri. Pez plano inferior (Fot. J. Altuna).



Foto 4. Altxerri. Espárido grabado (Fot. J. Wesbuer).



Fig. 5. Altxerri. Espárido grabado.

La silueta del mismo está casi completa. El grabado es una incisión profunda en parte del dorso, en el ojo y en el opérculo. En el resto es menos profunda y lleva un modelado de rayado fino en la zona ventral. Lleva también otro rayado fino de líneas muy cortas, tras el opérculo.

En la cabeza destaca el ojo especialmente tratado, y el opérculo. Tras la cabeza aparece una aleta dorsal alargada, trazada también en detalle. Las aletas pares no se distinguen con claridad, pero dos líneas situadas bajo el ojo pueden indicar las aletas pectorales y las otras dos que salen bajo la silueta en la misma zona, las abdominales. La raíz de la cola es estrecha y larga y termina en una aleta caudal poco precisada.

Este pez recuerda a un espárido, tipo dorada (fig. 6). La cabeza con el ojo grande, la aleta dorsal alargada y la raíz de la cola estrecha lo recuerdan. El fino rayado tras el opérculo, puede significar la mancha oscura que la dorada presenta en esta región. El rayado abdominal puede representar la coloración clara que respecto al dorso presenta la especie en esa zona.

También las doradas penetran en los estuarios de los ríos y en las lagunas costeras, por lo que su conocimiento por parte de las poblaciones humanas del Paleolítico Superior era fácil.

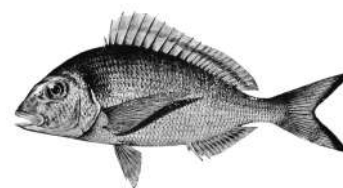


Fig. 6. Dorada (*Sparus auratus*). Según Lozano, 1964.

A la derecha de esta figura y junto a un bisonte en posición vertical cabeza abajo, hay otra figura de pez, de 33 cm de longitud total, casi en posición vertical, también cabeza abajo. Está tratada de forma distinta a los peces anteriores, pero similar a como lo han sido otras muchas figuras de esta cueva, en especial los bisontes. Un rayado longitudinal cubre todo el interior de la silueta del pez. El grabado más preciso y profundo se ha limitado a la aleta caudal y a la anal. Se destacan del cuerpo dos aletas dorsales cortas y otra anal, también corta. En la parte anterior ventral, aparte del rayado indicado, el pez presenta un suavizado, típico también de muchas de las figuras de este nicho de la cueva. Una prolongación de este suavizado puede indicar las aletas pares, pero este supuesto es dudoso (foto 5 y fig. 7).

La determinación o identificación del pez representado es más difícil que en las especies anteriores, si bien las dos aletas dorsales y la pectoral y abdominal separadas, pueden sugerir un salmónido. La dorsal posterior resulta un poco grande para esta identificación y hay que suponer que la parte suavizada bajo la zona ventral figura realmente la aleta pectoral y la abdominal.

En todo caso la cueva de Altxerri presenta el grupo más numeroso y variado de peces de todos los yacimientos con manifestaciones rupestres paleolíticas de la Región Cantábrica.



Foto 5. Altxerri. ¿Salmónido? Grabado y rayado (Fot. J. Altuna).



Fig. 7. Altxerri. Grabado de probable salmónido.

2.2. Cueva de Ekain. Deba, Gipuzkoa

La cueva de Ekain está situada en la parte baja de la colina del mismo nombre, en Deba, pero cerca del casco urbano de Zestoa (Barandiaran & Altuna, 1969; Altuna & Apellániz, 1978 y Altuna, 1996). En la base de la colina citada, a 50 metros de la boca, discurre el arroyo Sastarrain que desemboca en el río Urola kilómetro y medio más abajo. Contiene más de 70 representaciones, entre las que se hallan dos de peces.

La primera figura de pez se encuentra en una galería lateral y representa claramente un salmónido. Para su representación se ha aprovechado un reborde rocoso natural y un hoyuelo de los muchos que hay en la zona. Utilizando estros accidentes naturales se ha completado la figura con pintura negra (foto 6 y fig. 8). Está en posición horizontal, mirando hacia la derecha del espectador. Mide 60 cm. de boca a aleta caudal.

Se ha pintado en negro la silueta completa con la boca, el opérculo, las aletas y la línea lateral. La aleta dorsal anterior y las aletas pares se ven con dificultad, por la poca densidad de pintura que actualmente poseen. Ya hemos indicado que para la representación del ojo se ha utilizado uno de los hoyuelos de la pared y para la parte anterior del dorso, un reborde natural de la roca.

La determinación de este pez nos lleva a los salmónidos, aunque no ha sido representada o no se conserva la pequeña aleta posterior de tipo adiposo que estos peces llevan en la zona dorsal posterior, delante de la aleta caudal. Pero el tipo de aleta dorsal y las aletas pectorales y abdominales bien separadas, la forma de la aleta caudal junto al contorno general parecen indicarlo así. Dentro de los salmónidos el contorno general lo acerca más al salmón que a la trucha (figs. 9 y 10). En la trucha la línea lateral no destaca tanto como en el salmón y las aletas pares y la dorsal son proporcionalmente menores en éste que en aquélla.



Foto 6. Ekain. Salmón pintado (Fot. J. Altuna).



Fig. 8. Ekain. Salmón pintado.

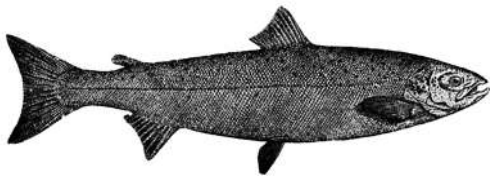


Fig. 9. Salmón (*Salmo salar*). Según Lozano, 1964.

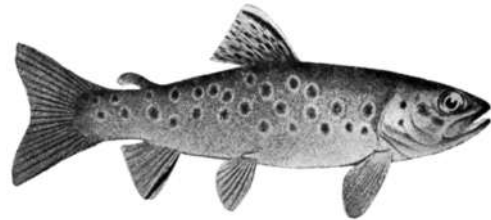


Fig. 10. Trucha (*Salmo trutta*). Según Lozano, 1964.

Detrás de esta figura y en el mismo borde rocoso que se escogió para representar la parte dorsal anterior del pez hay una mancha roja de pintura. Bajo ella y más a la izquierda hay dos puntos negros (Altuna & Mariezkurrena, 2008)

En otra zona de la cueva, allá donde termina el gran panel de caballos hay otro pisciforme casi perdido, en posición horizontal, mirando a la izquierda del espectador, del que destaca mejor su parte posterior, aunque está completo. Mide 35 cm y es difícil aventurar su identificación (foto 7 y fig. 11).



Foto 7. Ekain. Pisciforme pintado (Fot. J. Altuna).



Fig. 11. Ekain. Pisciforme pintado en negro.

2.3. Cueva de La Pasiega. Puente Viesgo, Cantabria

En la Galería B de esta cueva, junto a un gran ciervo y una pequeña cierva, hay un pez. Se trata de una simple silueta con la aleta caudal bien marcada. Carece de aletas pares, aletas dorsal y anal y cualquier otro detalle de la cabeza. Lleva dos líneas oblicuas que lo cruzan. Está en posición oblicua, ligeramente elevado en su parte anterior y mirando hacia la izquierda del espectador. Mide 15 cm de longitud de extremo anterior a la aleta caudal. Nada se puede aventurar acerca de su identificación (foto 8 y fig. 12).



Foto 8. La Pasiega (Fot. R. Ontañón).

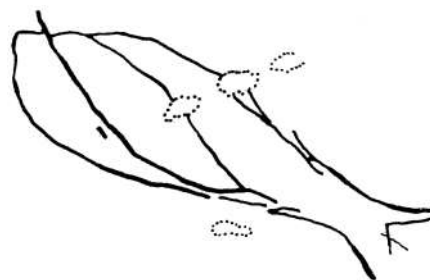


Fig. 12. Pez de La Pasiega (Puente Riesgo, Cantabria). Según Dams, 1987.

2.4. Cueva de El Pindal. Pimiango, Rivadedeba, Asturias

En esta cueva asturiana situada sobre un acantilado de la costa en el extremo oriental de Asturias hay otro pez grabado, situado a unos 2 metros del suelo. Se encuentra en el lugar denominado “panel del pez”, junto a un grabado de bisonte sin cabeza. Es una de las figuras importantes de la cueva y ha sido tratada por muchos autores desde el descubrimiento de la cueva en 1908 (foto 9).

La figura está completa, en posición horizontal y mirando hacia la derecha del espectador. Mide 28 cm sin contar las prolongaciones de la aleta caudal. La cabeza está bien marcada y lleva indicados el ojo y la boca. Lleva dos aletas dorsales además de las pectorales y abdominales bien separadas. Tanto Breuil (Alcalde del Río et al., 1911) como Leroi-Gourhan (1997) dibujaron una pequeña y corta aleta dorsal posterior. En el dibujo de Fortea (2000) (fig. 13), no aparece esa aleta, sino una simple interrupción a la altura de la aleta dorsal posterior. La aleta caudal está exageradamente marcada. Lleva también bien indicada la línea lateral.

Este pez ha sido identificado de las más variadas formas. Se ha dicho de él que es un esturión, un lucio, un tiburón peregrino, un salmón del Pacífico y un túnido. La denominación de túnido es la que más se acerca si consideramos la aleta caudal (fig. 14). Pero prescindiendo de ella (fig. 15) (Leroi-Gourhan, 1997), y como ya lo hizo notar este autor, los demás caracteres son de salmónido. En efecto, el contorno general, las aletas dorsales, la segunda de ellas, bien corta o bien representada mediante un pequeño vacío, y las aletas pectorales y abdominales claramente separadas, llevan a esa familia. En cambio en los túnidos las aletas abdominales van adelantadas bajo las pectorales, tras la aleta dorsal principal hay otra también notoria, seguida de varias pínulas y la aleta anal va menos retrasada.

Podría tratarse de un pez compuesto de salmón y atún. Así lo sugirió Leroi-Gourhan ya desde la primera edición de su gran obra en 1965. También Lorblanchet (1995) y más recientemente Citerne (2003).

Últimamente González-Pumariega (2011), en un nuevo estudio de la cueva de El Pindal, a los 100 años de la primera publicación sobre la misma (Alcalde del Río et al. 1911), ha hecho un nuevo estudio de esta cueva y dedica un apartado importante a esta figura del pez. En la representación de este pez (nuevo dibujo detallado del mismo) (fig. 16) señala la parte anterior de la pequeña aleta dorsal

posterior, coincidiendo en ello con Breuil. Pero lo más importante es que ha podido darse cuenta de que la larga aleta caudal está hecha en dos fases, ya que ha percibido el trazo diferente que tiene la aleta primera, concorde con la de un salmónido, de las prolongaciones añadidas posteriormente, que le dan aspecto de túnido.

Parece quedar claro, por tanto, que el artista primero dibujó un salmónido, probablemente salmón, y otro posteriormente prolongó los extremos superior e inferior de la aleta caudal, dando así a esta aleta el aspecto de túnido.

Este pez lleva en su zona abdominal 3 signos digitales rojos.



Foto 9. El Pindal (Fot. S. Ríos).

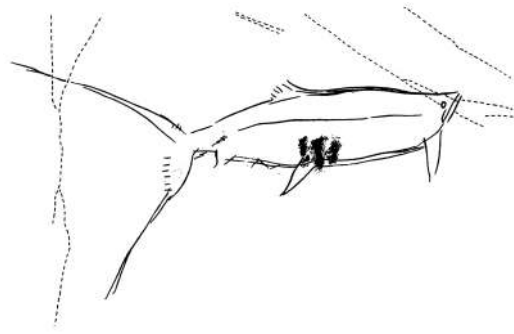


Fig. 13. Pez del Pindal (Pimiango, Asturias). Según Fortea, 2000.

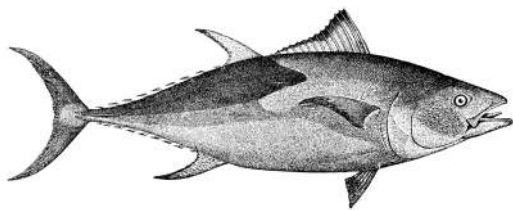


Fig. 14. Atún. Según Lozano, 1964.

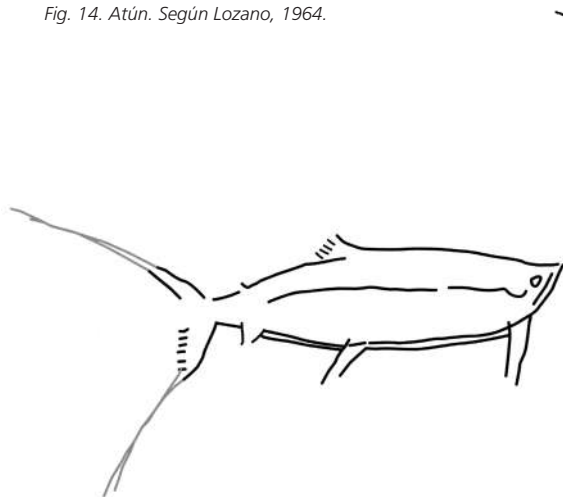


Fig. 16. Pez del Pindal. Según González-Pumariega, 2011.

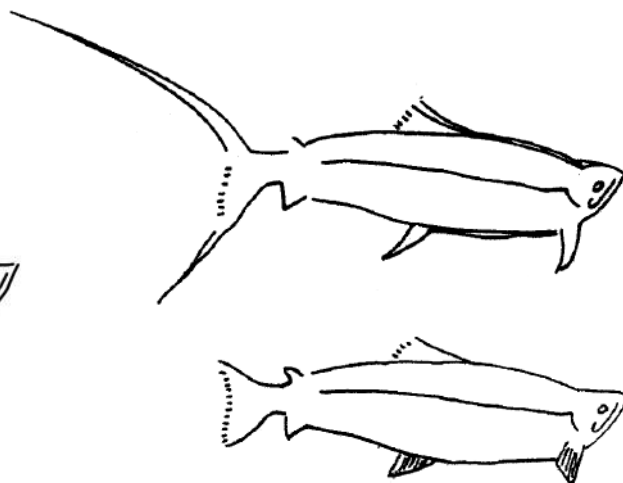


Fig. 15. Pez de El Pindal. A, Según Breuil 1911. B, Según Leroi.Gourhan, 1997.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCALDE DEL RÍO, H.; BREUIL, H.; SIERRA, L.: *Les Cavernes de la Région Cantabrique (Espagne)*, Impr. Chené, Monaco, 1911, 265 pp.
- ALTUNA, J.: *Ekain y Altxerri Dos santuarios paleolíticos vascos* (traducción de la obra alemana de 1996), Editorial Haranburu, Altuna & Debegesa, San Sebastián, 1997, 200 pp.
- ALTUNA, J.: "Los animales representados en el arte rupestre de la Península Ibérica. Frecuencias de los mismos", *Munibe (Antropología-Arkeologia)*, 54, 2002, pp. 21-33.
- ALTUNA, J. & APELLANIZ, J.M.: "Las figuras rupestres paleolíticas de la cueva de Altxerri (Guipúzcoa)", *Munibe*, 28,(1-3), 1971, pp. 1-242.
- ALTUNA, J. & APELLANIZ, J.M.: "Las figuras rupestres paleolíticas de la cueva de Ekain (Deva, Guipúzcoa)", *Munibe*, 30 (1-3), 1978, pp 1-151.
- ALTUNA, J. & MARIEZKURRENA, K.: "Nuevos hallazgos en la cueva de Ekain (Gipuzkoa, País Vasco)", *Zephyrus*, 61, pp. 17-32.
- BARANDIARAN, J.M.: "La cueva de Altxerri y sus figuras rupestres", *Munibe*, 16, 1964, pp. 91-141.
- BARANDIARAN, J.M. & ALTUNA, J.: "La cueva de Ekain y sus figuras rupestres", *Munibe*, 21, 1969, pp. 331-386.
- CITERNE, P.: *Le poissons dans l'art paléolithique. Un theme figurative au coeur de l'íconographie magdalénien*, These de Doctorat en Préhistoire, Université de Toulouse-Le Mirail, 2 tomos, 2003.
- DAMS, L.: "Poisson et contours de type pisciforme dans l'art parietal paléolithique", *Bulletin de la Société royale belge d'Anthropologie et Préhistoire*, 98, 1987, pp. 81-132.
- FORTEA PÉREZ, J.: "Pindal, vision nouvelle ou fiction?", *Préhistoire ariègeoise B S P A*, 55, 2000, pp. 35-62.
- GONZALEZ-PUMARIEGA SOLIS, M.: *La cueva de El Pindal 1911-2011. Estudio de su arte cien años después de Les cavernes de la région cantabrique*, Ménsula Ediciones, Pola de Siero, 2011, 212 pp.
- LEROI-GOURHAN, A.: *Prehistoire de l'art occidental*, Nueva edición, Mazenod, París, 1997, 482 pp.
- LORBLANCHET, M.: *Les grottes ornées de la Préhistoire. Nouveaux regards*, Ed. Errante, París, 1995, 288 pp.
- LOZANO Y REY, L.: "Ictiología Ibérica", *Memorias de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid*, 1929-1960.
- LOZANO Y REY, L.: *Los principales peces marinos y fluviales de España*, Subsecretaría de la Marina Mercante, Dirección General de Pesca Marítima, Madrid, 1964.
- MONTES BARQUÍN, R.: "El Paleolítico Inferior en Cantabria", *C.A.E.A.P. 25 años de Investigaciones sobre el Patrimonio Cultural de Cantabria*, Santander, 2003, pp. 39-52.
- PASSEMARD, E.: *Les Stations Paléolithiques du Pays Basque*, Bayonne, 1924.
- RIOS GARAIZAR, J.: "Los yacimientos de Mendieta I y Mendieta II (Sopelana, Bizkaia): dos ocupaciones al aire libre del Paleolítico Inferior y Medio", *Kobie. Serie Paleoantropología*, 29, 2010, pp. 7-18.
- RODRIGUEZ ASENSIO, A.: "La presencia humana más antigua en Asturias (El Paleolítico Inferior y Medio)", *Estudios de Arqueología asturiana*, 2, 1983.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

ARMENDARIZ, Xabier: "Creencias y mitología marítima en el Cantábrico Oriental. Una aproximación al caso del País Vasco", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 373-387.



Creencias y mitología marítima en el Cantábrico Oriental. Una aproximación al caso del País Vasco

Xabier Armendariz

Recep.: 20.07.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 373-387]

Acep.: 20.08.12

Resumen

Los mitos y creencias marineras suponen un importantísimo legado cultural para entender la mentalidad de un grupo humano tan privativo como el mundo marítimo vasco. A pesar del correr de los siglos y de las influencias culturales exógenas, aún es posible entender el origen y simbología de algunos de los mitos y creencias, estudiar su evolución y constatar su permanencia en el imaginario del marino vasco.

Palabras clave: Antropología marítima, creencias, mitos, supersticiones, marineros, dioses, exvotos, País Vasco, Cantabria, Asturias.

Laburpena

Itsasoko mitoak eta sinismenak kultur ondare garrantzitsuak dira Euskal Herriko itsas giroa bezain pribatiboa den giza talde baten mentalitatea ulertzeko. Mendeak igaro eta kanpoko kulturen eragina jasan arren, oraindik ere posible da sinismen eta mitoetako batzuen jatorria eta sinbologia ulertzea, haien bilakaera aztertzea eta marinel euskaldunaren iruditerian jarraitzen dutela egiaztatzea.

Gako-hitzak: Itsas-antropologia, sinismenak, mitoak, sineskeriak, marinelak, jainkoak, eskaintzak, Euskal Herria, Kantabria, Asturias.

Abstract

Maritime beliefs and myths are a very important cultural legacy for understanding the mentality of a human group as private and exclusive as that of the Basque maritime world. Despite the passing of the centuries and exogenous cultural influences, it is still possible to understand the origin and symbols that were used for some of the beliefs and myths, study their evolution and confirm that they remain part of the Basque maritime world.

Key words: Maritime anthropology, beliefs, myths, superstitions, sailors, gods, votive offerings, Basque Country, Cantabria, Asturias.

1. INTRODUCCIÓN

Las creencias, mitos y leyendas, tan consustanciales al ser humano, adquieren en el ámbito marítimo una dimensión de mayor calado con respecto a otras actividades y medios de actuación humana. Si bien en el mundo rural lo sobrenatural puede ser algo anecdótico u extraordinario, en la mentalidad marítima adquiere carta de cotidianidad. La presencia permanente del peligro y de la muerte, de la que les separaba únicamente el grosor de la tabla del casco, generó y aún genera un amplio abanico de creencias, más o menos religiosas, míticas o supersticiosas.

Estos mitos y creencias tienden a pervivir en la mentalidad colectiva del marino, en ocasiones fieles a su concepción original, pero en la mayor parte de los casos desvirtuadas o mezcladas con creencias paralelas fruto de simbiosis entre elementos autóctonos y alóctonos.

Circunscribiéndonos al extremo más oriental del Cantábrico, este trabajo no pretende ser una relación exhaustiva de todos los mitos y creencias que perviven en esta área geográfica, sino una breve aproximación a algunos de ellos, en cierta medida representativos a nuestro juicio de la diversidad que aún pervive, y una idea hipotética del volumen que estos adquirieron en el pasado, incluso no tan lejano.

Comoquiera que las fronteras regionales e incluso culturales tienen poca incidencia en la conformación de la mentalidad marítima, hemos creído oportuno señalar los elementos más representativos de la mitología marítima cántabra como inmediato vecino del pescador y marino vasco y con los que históricamente ha mantenido mayor contacto, al menos en el terreno de la pesca y la navegación de cabotaje.

Esta breve comparación con la mitología marina de Cantabria y Asturias, nos indica la gran diferencia existente, tanto en volumen como en tipología, con su homónima vasca; y desvela así mismo el estado actual de los estudios etnográficos relativos a creencias marineras en el País Vasco.

Hace nada menos que 25 años, Julio Caro Baroja definía el panorama de los estudios específicos sobre esta cuestión: "Es de lamentar que el folklore marítimo vasco no haya sido estudiado de una manera sistemática en épocas en que los usos y costumbres de marineros y pescadores no habían sufrido la presión de la técnica moderna"¹. Lamentablemente, desde entonces hasta hoy el avance ha sido escaso.

Abundando en esta tesis José Dueso se expresa en parecidos términos cuando dice: "Difícil, casi imposible, es encontrar un libro o un estudio que, de un modo analítico o divulgativo, se centre en la parcela que dentro del folklore de Euskal Herria posee todo lo relativo a la mar – itsasoa"².

Como se podrá constatar en las referencias bibliográficas que acompañan a este artículo, los trabajos más recientes publicados que contengan referencias específicas al binomio mitología-religiosidad de los marineros vascos se remontan a la década de los 80 del pasado siglo.

Sin embargo, tal y como reza en el viejo adagio científico: "La ausencia de evidencia, no evidencia la ausencia". Es posible auxiliarse para esta labor de diferentes elementos y vestigios que la cultura religiosa marítima nos ha legado y que durante años han sido relegados y considerados poco merecedores de estudio.

De forma comparativa, es de resaltar la gran diferencia, a nuestro juicio, entre la mitología marítima perviviente en la vecina Cantabria, con la que subsiste en extremos más oriental del Cantábrico, en este caso el País Vasco peninsular y el inicio del Arco Atlántico, con el País Vasco continental.

Sin embargo, y a pesar de esta aparente pobreza mitológica marítima, creemos posible especular con la conexión cultural entre las antiguas creencias foráneas, en especial romanas, con los mitos vascos y el posterior panteón cristiano, el único que ha pervivido, más o menos intacto, hasta la actualidad.

1. CARO BAROJA, Julio: *Los vascos y el mar*, Editorial Txertoa, San Sebastián, 1985, pág. 57.

2. DUESO, José: "Mitos y creencias", en *Nosotros los vascos. Tomo I. Mitología*, Ediciones Lur, Donostia, 1987-1994, pág. 206.

2. LÍMITE FÍSICO DE LAS CREENCIAS MARINERAS VASCAS

Para el campesino vasco el límite de su mundo puede muy bien circunscribirse a las lindes de su propia hacienda o aldea, de manera que ha sido habitual hasta hace no muchos años que personas dedicadas a tareas agrícolas no hubieran salido en su vida de los límites de su municipio; sin embargo, el marinero, bien pescador o marino mercante, es por definición explorador, no por ánimo propio quizás, sino porque su actividad, lo que antiguamente se denominaba el *Arte de marear*, lleva implícita el ejercicio y la idea de un cierto nomadismo náutico y de descubrimiento de nuevos territorios, como caladeros de pesca o rutas de comercio.

Admitiendo en cierta medida esta premisa, el campesino vasco establece mitos que amenazan la seguridad de su propio ámbito vital, cosechas y heredades. Lamias, brujas, aparecidos, dioses mitológicos, etc... forman un panteón heterogéneo cuyo afán principal es dominar e intervenir en la vida del ser humano con intenciones, en general, maléficas. De toda suerte que el ser humano se ve abocado a contrarrestar sus acciones, bien con evitar transitar ciertos lugares o a ciertas horas del día y de la noche; o bien utilizar elementos materiales a su alcance con el fin de neutralizar o anular el efecto negativo de todo este elenco de seres amenazadores.

Sin embargo, el marinero vasco ha perdido ese carácter de sentirse amenazado en un espacio territorial concreto, lo que no es óbice para que sus allegados en el solar familiar se sientan también amenazados por iguales entes sobrenaturales que las gentes del mundo rural.

Una vez se cruza la bocana del puerto el marino trastoca su mundo mitológico y entra en contacto con una nueva realidad más abierta y universal, raramente inmersa en los ritos y creencias ancestrales indígenas, o de los que sólo quedan meras reminiscencias casi anecdóticas.

Esta delimitación del espacio físico –apenas la franja costera, y en ocasiones el reducido espacio de las propias embarcaciones– ha generado un escaso panteón de seres acuáticos, o bien los que en su día existieron en la mentalidad supersticiosa de los marinos han ido paulatinamente desapareciendo a medida que la relación mar-peligrosidad ha ido perdiendo entidad, gracias a la anteriormente aludida sofisticación y las modernas medidas de seguridad. Sin minimizar la peligrosidad actual del oficio de marino o de arrantzale, es evidente que el número de muertes y desapariciones en la mar, así como el número de hundimientos y naufragios no es comparable con el de épocas preteritas, incluso cercanas en el tiempo, en pleno siglo XX.

3. LÍMITE CRONOLÓGICO-CULTURAL DE LAS CREENCIAS MARINERAS VASCAS

Desde un análisis cronológico y cultural, el marino cantábrico ha necesitado de protección en la mar, muy probablemente, desde el inicio de sus incursiones en el medio líquido. La presencia de representaciones pisciformes rupestres en asentamientos prehistóricos atestiguan una vinculación, aunque fuera tangencial, con el medio marino. Sin embargo, los concheros hallados en cuevas y las representaciones rupestres de peces planos y salmónidos apuntan hacia una actividad pesquera incipiente, puesto que los primeros pueden ser capturados en rías y estuarios, merced a la formación de pozas en bajamar y los segundos en los cursos fluviales³.

Un salto cuantitativo en el inicio de la actividad marinera del pueblo vasco la atestiguan las fuentes antiguas. En época romana, Estrabón en su *Geografía* nos habla de la navegación incipiente en el *saltus vasconum*: “Antes de la expedición llevada a cabo por Bruto⁴, utilizaban barcas hechas de pieles para navegar por los estuarios y cruzar zonas pantanosas del país, pero actualmente son ya incluso raras las piraguas excavadas en un solo tronco de árbol”⁵.

3. MERINO, José María: *La pesca desde la prehistoria a nuestros días*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1986.

4. 138-137.a.C.

5. Es interesante la alusión a la rareza de las embarcaciones monóxilas, teniendo en cuenta que Estrabón nunca visitó la Península Ibérica y que basó su redacción del tomo III de *Geografía* en los datos obtenidos de Posidonio, Asclepiades y otros autores clásicos, con el consiguiente desfase cronológico de las informaciones aportadas. Si como indica, en la época de Posidonio y otros autores, aproximadamente 100 a.C., las tribus costeras vascas estaban abandonando ya las embarcaciones fabricadas con tronco de árbol, nos da una idea de que se llevó a cabo, o bien la asimilación de la arquitectura y técnicas navales romanas, o la evolución de una técnica autóctona; quizás, incluso, una mezcla de ambas cosas. ESTRABÓN, III, 3, 7.

Con posterioridad, Plinio el Viejo y Ptolomeo enumeran una serie de emplazamientos costeros que acreditan la presencia indígena y su convivencia con el mundo cultural grecorromano⁶. Tanto las aludidas fuentes escritas, como las pruebas arqueológicas indican una plena integración del litoral vasco en la *Via Maris* romana⁷.

El asunto siempre espinoso de la relación de los habitantes con el colonizador romano es aún más complejo que en áreas del interior, sin embargo es difícil entender una relación de mutuo desconocimiento, especialmente en el litoral, vía de penetración de mercaderías, recursos, cultura y gentes.

De la misma forma que en los territorios del interior han sido hallados testimonios epigráficos que demuestran un mestizaje amplio y generalizado, por ejemplo, con la integración de elementos de las diferentes tribus vascas en el ejército romano⁸, a nivel religioso no son pocas las referencias a dioses sincréticos de un hipotético panteón autóctono y a una plena asunción de los dioses romanos en coexistencia con las divinidades indígenas, tanto a un lado como a otro de los Pirineos. Por el contrario, en el ámbito costero se hace más complicado demostrar esa relación ya que los testimonios arqueológico-religiosos son muy escasos y en ocasiones de dudosa interpretación.

En el ámbito admitido del antiguo territorio autrigón, y más concretamente en el Pico Cueto, en las proximidades de Castro Urdiales, se encontró en 1955 una pequeña estatuilla, posiblemente votiva dado su tamaño, de alrededor de 12 cm, que parece representar una figura sincrética de un dios local, joven e imberbe, con algunos atributos de Neptuno como son la presencia de un delfín en una mano y la posibilidad de que portase un tridente en la otra, así como un enigmático collar con una media luna de oro⁹. (Fig 1)



Fig. 1: Figura votiva romana de Pico Cueto, Castro Urdiales.

Es importante también destacar las aportaciones realizadas por los hallazgos en el fondeadero de Asturiaga en Cabo Higer (siglos II a II d.C), con bronce que representan a Marte, Isis, Minerva y Helios. Aunque la hipótesis más plausible es que perteneciesen al ajuar personal de un rico comerciante romano¹⁰, lo cierto es que se trata del primer hallazgo de imaginería religiosa romana en un pecio naufragado en aguas de Vasconia.

Estas consideraciones nos llevan a especular con la posibilidad de una transferencia, más o menos acusada, de tradiciones y supersticiones marineras alóctonas hacia la población costera de Vasconia y Cantabria durante todo el periodo romano, lo que parece haber dejado, como se tratará más adelante, huellas de antiguos mitos del mundo grecorromano en las pocas tradiciones que aún perviven y que tienen que ver con aspectos marineros.

6. ESTEBAN DELGADO, Milagros: "Presencia romana en San Sebastián", en UNSAIN, José María (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008, pág. 159.

7. No me extenderé más sobre la romanización en la franja costera de Vasconia, ampliamente tratada en muchas otras obras, puesto que tan sólo es necesario en este trabajo como marco referencial.

8. SAYAS ABENGOECHEA, Juan José: *Los vascos en la antigüedad*, Ediciones Cátedra, Madrid, 1994, pp. 117-140.

9. GONZALEZ ECHEGARAY, J.: "El Neptuno cántabro de Castro Urdiales", *AESpA*, 30, 1957, pp. 253-256.

10. BENITO DOMINGO, Ana M^a: "La Arqueología subacuática en el Bajo Bidasoa. El cabo de Higer (Hondarribia)", en UNSAIN, José María (ed.): *La memoria sumergida. Arqueología y patrimonio subacuático vasco*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 69-89.

La idea de una evolución de los mitos acuáticos vascos desde las fuentes religiosas romanas, no es ni mucho menos nueva. En lo que a aspectos marítimos se refiere ha sido esbozada por diferentes investigadores, en especial por Adolf Schulten, quien a principios del siglo XX especuló con la posibilidad de hallar restos de templos dedicados a Venus Marina¹¹, patrona de navegantes griegos y romanos¹², bajo los actuales emplazamientos de iglesias y ermitas de advocación marinera, en especial los actuales consagrados a Santa Marina, como es el caso de Santa Marina en Santander, lo que el autor considera como un proceso de cristianización¹³ de Venus Marina. Bajo ese supuesto, llevó a cabo diversas campañas arqueológicas excavando las ruinas de la ermita de San Telmo en pleno cabo Higer, al que identifica como “cabo de Venus”¹⁴.

Con la irrupción de los cultos orientales en el Imperio Romano, la Venus Marina sufre un claro retroceso respecto a la diosa *Isis* y más concretamente a su variante de *Isis Pelagia*, que en poco tiempo se convierte en el culto por excelencia de los navegantes romanos. La figura de *Isis Pelagia*¹⁵ era representada generalmente con una capa y un sistro en la mano¹⁶. Su imagen se adoraba tanto en templos costeros como a bordo de los barcos, donde pasaba a considerarse una divinidad apotropaica. Cuando su presencia a bordo era invocada en momentos de dificultad se dice que utilizaba su capa como vela tomando el mando de la nave y librándola del peligro.

Esta tradición marinera explica que gran parte de las representaciones de *Isis Pelagia* tengan dos orificios en su base, donde se ubicarían las puntas de la capa o manto de la diosa, a modo de puños de escota, para permitir el inflado del manto. Esta utilización de la divinidad apotropaica a bordo de naves romanas no es exclusiva de *Isis*, sino que se enmarca en el concepto clásico de la *Tutela Nautis* de los que fueron utilizados gran parte del panteón grecorromano, aunque no tuviesen una hagiografía especialmente náutica como así lo atestiguan las inscripciones funerarias de muchos marinos romanos¹⁷. Lo que no es óbice, naturalmente, para que los más venerados por los romanos fuesen aquellos de raigambre marinera, como *Castor y Pólux*, *Poseidón-Neptuno*, *Venus Marina*, *Isis Pelagia*, etc...

Es interesante constatar que con la irrupción del mundo cristiano, la *Isis Pelagia* y su compañera *Venus Marina*, terminan por identificarse en el imaginario marinero de los primeros cristianos con *Stella Maris*, para posteriormente derivar a la Virgen del Mar en sus diferentes advocaciones.

A este respecto, es inevitable establecer ciertos paralelismos, cuando llevando a cabo labores de campo en la zona costera de Bizkaia, una informante de Plentzia me asegura que “la Virgen de Andra Mari, Nuestra Señora de Agirre y de las Nieves (sic), tiene el manto mojado por salvar a los marinos”. Como si de una *Isis Pelagia* se tratara, protegiendo con su manto a los marineros vascos.

A partir de la irrupción del cristianismo, con su enorme sistema teológico y mítico, las antiguas creencias son desplazadas o transmutadas en nuevas advocaciones, que conservan restos de los antiguos dioses. Pero un cambio va a afectar a la concepción del mundo marinero como nunca lo había hecho con anterioridad: El mar pasa de ser el hogar de los dioses a los que es conveniente apaciguar con ofrendas, a un espacio de abismos y de terror, idea que será alimentada por el judeocristianismo hasta el final de la Edad Media.

11. SCHULTEN, Adolf: “Venus Marina”, en *Revista Internacional de los Estudios Vascos = Revue Internationale des Etudes Basques*, 18, Donostia, 1927, pp 373-380.

12. Schulten basa sus hipótesis en la relación de los diversos templos dedicados a *Venus Marina* que se enumeran en la obra de Rufo Festo Avieno, *Ora Marítima*, compuesta en el siglo IV d.C. y para lo que Avieno se basó en las descripciones de las costas ibéricas proporcionadas por un marino de Massalia, quien al parecer las navegó todo el litoral ibérico en un largo periplo llevado a cabo hacia el siglo IV a.C.

13. Este proceso seguiría la línea de actuación que anteriormente tuvo Roma con las divinidades indígenas y que en los primeros siglos de cristianización fue instaurado por el papa Gregorio, quien recomienda sustituir los elementos de la religión local por aquellas figuras del Cristianismo de los mismos atributos y cualidades de la divinidad destronada. Así lo recomienda explícitamente a San Agustín cuando en el año 600 d. C. éste se proponía cristianizar las tribus de Inglaterra.

Véase: BÄHR, Gerhard: “Alrededor de la mitología vasca”, en *Revista Internacional de los Estudios Vascos - Revue Internationale des Etudes Basques*, 22, 1931, pág. 119.

14. Los resultados de sus pesquisas se saldan con el hallazgo de la planta de un templo anterior, probablemente de cronología romana, bajo las, a la sazón, ruinas de la ermita de San Telmo de Higer. Sin embargo, no se localizó ningún artefacto que estableciera con claridad la cronología supuesta del santuario. Empero, el autor hace constar que la orientación del primer templo sufre una desviación de 10° respecto al eje Este-Oeste actual, eje que sí que coincide con la orientación de las ruinas del templo posterior, lo que para Schulten es un indicio claro de su antigüedad. No obstante, mantiene la cautela en adscribir definitivamente los restos al templo de Venus Marina citado por Avieno en cabo Venus. SCHULTEN, Adolf: “Venus Marina”, *op. cit.*, pp. 373-380.

15. También denominada *Isis Pharia* e *Isis Euploia*. Véase a este respecto: RODRIGUEZ MORALES, Jesús: “Tutela Nautis e Isis Pelagia en el Satyricon”, en *ILU.Revista de Ciencias de las Religiones*, nº 4, Universidad Complutense, Madrid, 2001, pág. 212.

16. PETRONIO: *Satyricon*. 114, 4.

17. RODRIGUEZ MORALES, Jesús: “Tutela Nautis e Isis Pelagia en el Satyricon”, *op. cit.*, pág. 207.

4. SINCRETISMO RELIGIOSO A TRAVÉS DE LOS EXVOTOS Y OFRENDAS MARINERAS

4.1. Tridacnas

Una vez cristianizada la práctica totalidad del territorio vasco, la pervivencia de los antiguos mitos grecorromanos no tiene más vía de evolución que la del sincretismo con la nueva religión dominante. No disponemos de elementos arqueológicos directos que apoyen estas afirmaciones en origen, pero sí, empero, de ofrendas ornamentales y votivas de marcado carácter simbólico y que parecen apuntar a una evolución de la mentalidad marinera a partir de elementos del pasado. Así es interesante constatar, cómo en la gran mayoría de las iglesias, ermitas y templos de advocación marinera del País Vasco, y por extensión cultural, del Cantábrico oriental, es casi imposible no encontrar unas enormes conchas utilizadas a modo de aguabenditeras o pilas bautismales (Fig.2). Estas conchas pertenecen a un molusco muy extendido en el Pacífico occidental, en especial en el área de influencia española del archipiélago de Filipinas. Se trata de la *Tridacna Gigas*, que alcanza en el periodo de madurez tamaños que pueden rondar el metro y medio en su diámetro máximo.



Fig. 2: Aguabenditera y concha de *tridacna gigas*. Nuestra Señora de la Antigua, Orduña.

Al parecer, durante el siglo XIX, fue costumbre común de muchos marineros y oficiales que hacían la derrota del Pacífico, traer consigo esas enormes y vistosas conchas que eran donadas como elementos ornamentales y/o votivos.

La simbología de la concha en el mundo marítimo clásico alude inequívocamente al nacimiento de Venus, la Afrodita griega, a su vez descendiente de los cultos orientales mesopotámicos de Istar y posteriormente fenicios de Astarté. Simboliza la Gran Madre, la fertilidad, una idea que con el tiempo entroncó perfectamente con la imagen de la Virgen María cristiana. Lo interesante de Venus, en el contexto que nos ocupa, es que según su hagiografía no nació de la acción de los dioses vía unión sexual, sino que emergió de la espuma del mar en una concha nacarada que le sirvió a su vez de carro y concha¹⁸. Empujada ésta por Céfiro, Venus alcanzó la costa de Chipre, donde en pie sobre su concha, posó sus delicados pies sobre la arena y exprimió el agua salada de su cabello, que fue tomado por las Horas, distribuidoras de la lluvia. La historia mítica de Venus ha permanecido inalterada durante más de dos mil años en el inconsciente colectivo de los marineros (Fig.3), bien como Venus Marina, como Stella Maris y posteriormente como la Virgen del Mar, en sus diferentes advocaciones.

18. CARDONA, Francesc L.: *Mitología Griega. Mitología e Historia*, Edicocomunicación, Barcelona, 1996, pp. 77-78.



Fig. 3: Nacimiento de Venus, de Sandro Botticelli, 1483-1484.

Por otra parte, no parece casual que estas aguabenditeras sean los recipientes en los que esté disponible el agua bendita para los marineros y sus familias, en las iglesias y ermitas costeras, como símbolo de fertilidad y de pureza, nexo de unión inconscientemente con el agua que Venus destiló de su cabello en la concha que la portaba.

Por último, y no por menos importante, la simbología asociada a Venus Marina / Virgen del Mar, está directamente relacionada y de una forma menos especulativa, con su función práctica en la navegación. Venus es bien visible durante la práctica totalidad del año, bien sea al amanecer o al atardecer. Es uno de los tres astros que pueden ser visibles incluso de día, y forma parte, junto con las cincuenta y siete Estrellas Náuticas, del elenco de referencias estelares imprescindibles para la navegación desde la más remota antigüedad.

En el ámbito vasco, Venus se identifica como *Goizeko Izarra* y *Stella Maris*. Su visión antes del anochecer estaba relacionada con la certeza de una madrugada sin tormentas. Su visión al amanecer significaba el final de una noche de penurias, en el caso de que hubiese habido tempestad, con la promesa de un cielo despejado. Así, encontramos representaciones de Venus, como *Goizeko Izarra*, en múltiples elementos religiosos y urbanos asociados a la navegación, como pueden ser, por poner dos ejemplos de los muchos existentes, el escudo de armas de la villa marinera vizcaína de Plentzia (Fig.4); las vidrieras policromadas de Nuestra Señora de Itziar, en Gipuzkoa (Fig.5); o en el escudo de la iglesia de Sainte Eugène, de Biarritz en Lapurdi (Fig.6), entre otros muchos.

Nos parece interesante señalar, la adscripción popular de esta representación estelar al concepto vasco de la *Goizeko Izarra*, en contraposición o detrimento de otro astro utilizado por los marinos y que no es otro que la Estrella Polar, conocida en el ámbito del País Vasco como *Norte-ko Izarra* o *Ipar Izarra*¹⁹. Al parecer, los marineros vascos dan mucha mayor importancia visual y práctica a Venus que



Fig. 4: Escudo de armas de la villa de Plentzia. Fachada del Museo Marítimo Plasencia de Butrón.

19. GARMENDIA LARRAÑAGA, Juan; PEÑA SANTIAGO, Luis Pedro: *El mar de los vascos, II: del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo. Leyendas, tradiciones y vida*, Editorial Txertoa, Donostia, 1982, pág. 88.



Fig. 5: Vidriera votiva. Nuestra Señora de Itziar.



Fig. 6: Dintel de la puerta de la Iglesia de Sainte Eugène, de Biarritz.

a la Estrella Polar. Esto tiene mucho que ver con el hecho de que la magnitud de la estrella Polar, la hace difícilmente visible –en contra de la creencia o concepción popular *no* marinera–, y es sustituida por la consulta del propio compás de a bordo; sin embargo, así lo atestiguan todos los marinos que hemos consultado en diferentes puertos de todo el País Vasco, la identificación de la *Goizeko Izarra*, con Venus, y con la idea religiosa de la *Stella Maris* es unánime.

4.2. Exvotos

Tal y como sucede en todo el occidente cristiano, no es hasta finalizada la Edad Media que vuelven a tenerse noticias de elementos votivos marinos. Han pasado prácticamente diez siglos desde que desaparecieran las últimas ofrendas votivas romanas, y la costumbre cristiana de ofrecer donativos y exvotos en forma de velas, peregrinaciones y elementos pecuniarios está documentada en libros de milagros e inventarios de templos, pero no así la presencia de exvotos físicos de cierta perdurabilidad, y si los hubo no se han conservado²⁰.

En el ámbito vasco hemos de esperar a la segunda mitad del siglo XV, concretamente a 1475, cuando Juan Martínez de Mendaro, al mando de una escuadra de cinco carabelas, cuatro galeras y tres carracas vascas se enfrenta a una escuadra combinada luso-genovesa a la altura del Estrecho de Gibraltar. El enfrentamiento naval se salda con el apresamiento de varias naves enemigas por parte de los vascos. En agradecimiento por la victoria, Martínez de Mendaro dona la tabla con escenas de la batalla a la iglesia parroquial de su localidad natal, Zumaia²¹.

La tradición votiva en este periodo, por tanto, parece inmersa de lleno en las reglas formales establecidas por la corriente cultural y las normas de la iglesia, lo que se podría denominar el “acto votivo oficial”, de acuerdo con la doctrina cristiana, ya que nada sabemos de las posibles costumbres o

20. A pesar de no haberse conservado exvotos anteriores al siglos XV, la tradición votiva se encuentra firmemente arraigada en la mentalidad cristiana por mandato divino, así la propia Biblia en el Antiguo Testamento exige: “Y no comparecerá vacío delante de Jehová: Cada uno con el don de su mano, conforme a la bendición que Jehová, tu Dios, te hubiere dado”. *Deuteronomio* 16, 16-17.

21. Ilustración parcial de la tabla votiva en UNSAIN, José María (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, op. cit., pág. 30.

supersticiones locales de ascendencia o reminiscencias paganas emanadas de una hipotética y ancestral mitología marítima vasca.

A lo largo de los siglos, y hasta la actualidad, los exvotos y ofrendas marineros han permanecido, más o menos, inalterables²² en cuanto a su concepción y tipología. Gracias precisamente a este estado permanente en cuanto a su concepción un estudio pormenorizado de la simbología asociada a los exvotos, los revela como portadores de antiguos mitos, aún tratándose de elementos, aparentemente nada sospechosos de portar simbología pagana.

En este contexto, son múltiples los exvotos marineros en los que están de nuevo representados mascarones de proa²³, estrellas y otros símbolos de dudoso origen cristiano. Sin embargo, y continuando con el hilo argumental utilizado para la estrella como elemento de posible origen greco-romano, analizaremos en esta breve aproximación las representaciones de estrellas en sus diferentes configuraciones y números.

Mucho se ha discutido sobre la explicación atribuible a la estrella en el ámbito marinerero. Si bien es cierto que cualquier interpretación es susceptible como hipótesis, en tanto en cuanto no disponemos de testimonios directos, ni documentales, ni epigráficos, parece razonable apuntar –como hemos venimos haciendo hasta ahora– un posible origen alóctono, extendido por la costa de Vasconia y del Cantábrico oriental, como parte de la *Vía Maris*.

Una vez analizada con anterioridad la simbología de la estrella, nos encontramos ante la representación de dos o más estrellas en algunos exvotos marineros. En especial, en representaciones de barcos en maqueta.

Generalmente se agrupan en número de dos estrellas, distribuidas en ambas aletas del barco, o en tres, todas en el espejo de popa (Fig.7), o una en el espejo y las dos restantes en las aletas o jardines, si se trata de barcos de vela de cierto porte.

No existe, que sepamos, una explicación “autóctona” que justifique la profusión de las dos estrellas como elemento diferenciado, sin embargo si volvemos de nuevo a la mitología clásica, podemos arrojar luz sobre este particular, con una más que probable posibilidad de hallarnos ante una hipótesis plausible.

Dentro de las Estrellas Náuticas anteriormente citadas, se encuentran dos muy especiales: Castor y Pólux (y Geminorum) en la constelación de Géminis. Éstas son dos estrellas gemelas de similares



Fig. 7. Espejo de popa de fragata votiva. Iglesia de Andra Mari, de Gorniz.

22. Para más información sobre la clasificación y tipología de los exvotos, véase: ARMENDARIZ, Xabier: “Exvotos y ofrendas marineras en el País Vasco: estado del estudio e inventariado de materiales votivos marítimos”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 6. Patrimonio Marítimo, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2009, pp. 381-402; o bien MOLLAT DU JOURDIN, M.: *Les attitudes des gens de la mer devant le danger et devant la mort*, Ethnologie Française, tome 9, nº 2, Paris, 1979.

23. En cuanto a los mascarones de proa, permítanos el lector que lo mencionemos solamente a título ilustrativo, ya que, a nuestro entender, su naturaleza, simbología y evolución, merecen un extenso estudio pormenorizado.

magnitudes, 1,9 y 1,15 respectivamente, muy visibles en el cielo. La mitología griega cuenta que eran hermanos y formaron parte de la tripulación del *Argo*, acompañando a Jasón. En la antigüedad también fueron conocidos como los Dióscuros. Zeus manifestó su predilección hacia ellos salvándolos de una terrible tempestad que a punto estuvo de hacer zozobrar el navío *Argo*. En tanto Orfeo imploraba a los dioses surgieron dos llamaradas sobre las cabezas de Castor y Pólux²⁴. Desde entonces y hasta el advenimiento del cristianismo, este fenómeno, que más tarde se conoció como Fuego de San Telmo, fue privativo de ambos hermanos, quienes se convirtieron así mismo en divinidades tutelares de los marineros griegos y romanos. Su importancia fue tal, que en Naucratis, a orillas del Nilo, tuvieron su propio templo.

Para terminar con este periplo, quedan por analizar aquellos exvotos que presentan tres estrellas en su popa o en las aletas. Ahondando en las hipótesis antedichas, y teniendo en cuenta el significado vital que para la navegación y la seguridad en la mar supone la correcta identificación de las estrellas; nos aventuramos a identificar éstas con un grupo de estrellas muy característico y de muy sencilla localización en el cielo vasco. Se trata del denominado Cinturón de Orión, formado por las estrellas Mintaka, Alnitak y Alnilam, en la constelación de Orión. También se las conoce como “Los tres Reyes Magos” o “Las tres Marías”.

Con una magnitud de, entre 1,7 y 1,9, son conocidas entre los marineros vascos como “Iru Bاندolero”²⁵, entrando por derecho propio, junto con Norte-ko Izarra y Goizeko Izarra, en el grupo de las estrellas nominadas y que han mantenido su sobrenombre a lo largo de los siglos.

Se han propuesto otro tipo de explicaciones, en absoluto excluyentes, para explicar el significado de las tres estrellas. Atendiendo al carácter religioso del marino vasco, se abre la posibilidad de que representen figuras cristianas, como por ejemplo la Santísima Trinidad. En cualquier caso, en igualdad de carencia de fuentes documentales, y atendiendo a que tradicionalmente el marino siempre ha sido más supersticioso que piadoso, seguimos creyendo en la función propiciatoria de plasmar en el barco las estrellas que marcan el buen rumbo.

5. BREVE MITOLOGÍA COMPARADA: EL CASO DE ASTURIAS Y CANTABRIA

Tal y como adelantábamos al comienzo de este trabajo, creemos de suma importancia situar las creencias y la mitología vasca dentro del contexto físico colindante. Aunque Asturias no corresponda estrictamente a lo que denominamos Cantábrico oriental, sí que en mayor o menor medida comparte personajes mitológicos marítimos, lo que no sucede, como veremos más adelante, con el País Vasco²⁶.

5.1. Asturias

La opinión de que Asturias cuenta con muy poca mitología costera es una tendencia generalizada²⁷. Algo que se hace más patente aún a medida que avanzamos hacia la costa vasca. Sin embargo, podemos destacar al menos tres seres de adscripción netamente marítima y que no derivan de otros personajes mitológicos de tierra adentro.

5.1.1. Les Serenes

Les serenes, es decir las sirenas, representan el mito marítimo por antonomasia. Desde que surgiera el mito en la antigua Grecia, su forma original ha mutado con el correr de los años para adaptarse a la mentalidad y los anhelos de los marineros. Si tomamos como referente la descripción que hace Homero de las sirenas, poco o nada tienen que ver con el mito, tal y como lo conocemos en la actua-

24. CARDONA, F.: *op. cit.*, pág. 230.

25. GARMENDIA LARRAÑAGA, J.; PEÑA SANTIAGO, L.: *op. cit.*, pág. 88.

26. Dado que es nuestra intención realizar una comparativa con las zonas limítrofes al País Vasco, hemos omitido voluntariamente los datos relacionados con Galicia, por entender que geográficamente no cumple con el criterio fronterizo, sin embargo, no por ello estamos seguros de que haya existido una importante transferencia cultural entre pescadores y marinos de ambas comunidades. En cuanto a la frontera más septentrional del País Vasco, la mitología asociada al mar en Aquitania, es a nuestro entender, poco digna de mención si no es la existente en las zonas limítrofes con la región de Charente-Maritime, por tanto muy alejado del territorio oriental vasco.

27. MARTIN SANCHEZ, Manuel: *Seres míticos y personajes fantásticos españoles*, Edaf, Barcelona, 2002, pág. 50.

lidad²⁸. En el relato homérico, las sirenas tienen un aspecto, mitad mujer, mitad de ave. Son únicamente dos, y su canto contiene el conocimiento de todo cuanto sucede, volviendo locos a los marineros. Para una interpretación alegórica estoica posterior simboliza una de las pruebas que el ser humano ha de pasar en la vida.

No es hasta la Edad Media, cuando las sirenas pierden las “alas” para adquirir un aspecto pisciforme, más acorde con la idea con el ambiente marinero donde parece ser que desarrollan su vida. La mentalidad cristiana ha encarnado en las sirenas el pecado de la lujuria, y los marineros hicieron de ellas objeto de deseo y consuelo con el que fantasear en los largos meses de embarque.

En el caso de las Serenas asturianas se mantienen dentro del mito clásico medieval, es decir, mujeres con medio cuerpo de pez que con sus cantos atraen a los marineros hacia las rocas a fin de que naufraguen. Mantienen su carácter maléfico. No existen, que sepamos, relatos en primera persona que aludan a una sirena en concreto o a un hecho narrativo de mayor contenido, quedándose en la simpleza del reconocimiento del mito y su adaptación nominativa al idioma asturiano.

5.1.2. Los Espumerus

Los espumeros inician el catálogo –común como veremos a Cantabria– de seres al parecer autóctonos y que no parecen tener una relación directa con los mitos clásicos grecorromanos. Su adscripción parece sugerir una relación más cercana con el panteón riquísimo de duendes del mundo cultural céltico.

Los espumeros son diminutos duendes del mar que viven entre el oleaje, donde juegan, y en grutas en la costa. No se alejan demasiado de ésta puesto que tienen miedo a las grandes corrientes marítimas del Cantábrico. Se caracterizan por vestirse con algas y utilizar conchas que les regalan las Serenas, a cambio de flores que ellos recolectan en la orilla.

A pesar de su relación con las serenas, son de carácter benigno y en ocasiones ayudan al ser humano. Se dividen en dos clases: los *morenos* de ojos muy brillantes. Los días de niebla se ponen ante la proa de los barcos, para guiar a estos a puerto con el brillo de sus ojos; y por último, estarían los *rubios* quienes acuden a casa de los familiares de marineros para dar noticias de éstos a sus allegados y viceversa. También se cuenta que hacen sonar las caracolas que intercambian con las serenas a fin de guiar a los barcos de los humanos los días de temporal o de niebla.

Al parecer, ningún ser humano ha logrado verlos, ya que su tamaño es extremadamente diminuto. Esto nos hace pensar que el origen de este mito puede estar en la fosforescencia que produce el plancton en los rompientes y arrecifes, precisamente cuando el agua es batida por la fuerza de la mar.

5.1.3. Los Ventolinos

Son parientes de los espumeros, pero en contraste con la mitología cántabra, no están directamente asociados al mar, tan sólo en el hecho de que transporta el último adiós de los seres que fallecen a los marineros que se hallan lejos. Viven en la luz del amanecer y en los rayos de luna.

5.2. Cantabria²⁹

5.2.1. La Sirenuca

A diferencia del País Vasco donde las sirenas, como veremos más adelante, no han perdurado en la mentalidad popular más que de una forma meramente nominativa, en Cantabria, y en concreto en la localidad oriental de Castro Urdiales, se conserva, con profusión de detalles, la leyenda de la Sirenuca.

28. HOMERO: *Odisea*. Edición de Juan Luis Calvo, Cátedra, Madrid, 1987. Canto XII, pág. 221.

29. Hemos omitido voluntariamente de esta relación de seres mitológicos cántabros al denominado hombre-peza de Liérganes. A nuestro entender, más que una figura mitológica, es uno de tantos bulos que se levantaban en la antigüedad sobre vecinos extravagantes, en este caso alguien excesivamente aficionado al mar y a nadar en su seno.

Cuenta el mito popular que una moza muy aficionada a estar al borde del mar, recibió la maldición de su madre por esta afición tan poco femenina. La canción popular la sitúa en estos parámetros:

“La sirenita del mar
es una moza muy guapa,
que por una maldición
la tiene Dios en el agua”

Otras versiones de la misma aseguran que la Sirenuca era una sirena en su origen y que su parte humana se debía a que un pescador la recogió en alta mar, la besó y posteriormente se casó con ella. Un día, volvió a observar su rostro en el espejo de concha que llevan siempre las sirenas y el hechizo se rompió, de forma que abandonó a su marido y volvió de nuevo al mar, convertida otra vez en sirena, para desolación de su marido³⁰.

El mito se conserva hasta nuestros días. Se cuenta que los días de tormenta aún se puede ver a la Sirenuca, al borde del mar, cantando entre los acantilados de las cercanías de Castro Urdiales.

En este caso, la Sirenuca cántabra guarda cierta similitud, cuando menos en su comportamiento, con otro mito marítimo del mundo celta que se extiende desde las costas del norte de Irlanda, Escocia y las islas Shetland, hasta la Bretaña francesa. Se trata de las *Silkies*, unos seres con forma de foca que arriban a las playas y se despojan de la piel para convertirse en mujeres. Cuenta la leyenda más extendida, que un pescador muy pobre y necesitado de una mujer, robó la piel de foca de una *Silkie* de manera que no pudiese volver al agua como foca. La ahora mujer se casó con el hombre, tuvieron hijos y vivieron como una pareja feliz, hasta que un día la mujer descubrió, escondida por el marido, su piel de foca. Entonces lo abandonó todo, incluido a sus hijos, y regresó al mar, donde el hombre desconsolado la pudo ver nadando como una foca entre las olas.

5.2.2. Los Ventolines y Espumerus

Como adelantábamos anteriormente, Cantabria y Asturias comparten, con mínimas diferencias, muchos personajes mitológicos en su conjunto, lo que se traduce también en los personajes marítimos y costeros.

En el caso de los ventolines, difieren en poco con sus homónimos astures, quizás en la representación del nombre, derivada de la utilización del Bable o del habla cántabra.

Sí es reseñable, empero, la mayor cantidad de información que se ha conservado en Cantabria respecto a su naturaleza y actividades. A modo de ejemplo, se dice que vivían en las nubes de la puesta de sol. Se asemejaban a ángeles de grandes alas verdes. Cuando un pescador viejo se cansaba, los ventolines descendían de las nubes y ayudaban al pescador a cargar las redes, le secaban el sudor o le abrigan con sus alas si hacía frío. También se hacían cargo del gobierno de la barca, bien manejando los remos o izando la vela y soplando la misma con una suave brisa que llevase al pescador a buen puerto.

Hasta hace no demasiado tiempo se conservaban aún algunas canciones que trataban de estos seres:

“Ventolines, ventolines,
ventolines de la mar
este viejo está cansado
y ya no puede remar...”³¹

En el caso de los espumerus, en Cantabria se les considera parientes de los ventolines y sus características y forma de actuación en nada difieren de los espumerus asturianos.

30. MARTIN SANCHEZ, M.: *op. cit.*, pp. 53-54.

31. LLANO, Manuel: *Mitos y leyendas de Cantabria*, Ediciones Librería Estudio, Santander, 2001, pp. 123-124.

5.2.3. Lantarón

El Lantarón quizás sea uno de los casos más peculiares de la mitología marítima del todo el Cantábrico. Su naturaleza parece derivada de una mezcla entre Poseidón o Neptuno y los tritones de la mitología clásica. Se trata de un ser antropomórfico de piel verdosa, ojos verdes y pies con membranas interdigitales³². En su mano lleva una vara de saúco a modo de cetro, ya que es considerado el rey de los seres mitológicos acuáticos.

Se alimenta exclusivamente de pulpos y los marinos dicen haberlo avistado siempre solitario, sentado en algún peñasco o islote aislado, y ensimismado con el mar que lo circunda, vigilante de su reino³³.

6. MITOLOGÍA MARÍTIMA VASCA

Una vez que hemos recorrido la mitología marítima más reseñable de nuestros vecinos culturales más inmediatos, llega el turno de analizar someramente los mitos náuticos vascos.

En líneas generales las leyendas vascas asociadas al mar tienen que ver más con sucesos relacionados con supersticiones y acontecimientos extraños que con seres mitológicos marinos.

Es muy escasa, por no decir inexistente, la referencia a algún ser privativo del medio marino. Existen vagas referencias a una serpiente marina, denominada según, algunos autores, *Lehen*. Al parecer pertenece al mundo del imaginario infantil, ya que eran los niños quienes decían haberla avistado, de cuando en cuando, entre los acantilados de la costa vasca³⁴.

Por otro lado, existen referencias a seres que actúan en la costa, pero de naturaleza terrestre, como pueden ser los *Ieltxus*, una suerte de cerdos malignos que despeñaban a los viandantes nocturnos en las cercanías de Bermeo.

Otro ejemplo son las brujas de Elantxobe y de otros enclaves pesqueros, que parecían tener poderes para conjurar las tormentas en contra o en venganza de pescadores y marinos.

Aparte de la relación anterior, el único personaje netamente marítimo es la denominada *arrainandere* o *itxaslamia*. Las alusiones a estos seres son muy vagas y prácticamente no se ha conservado ninguna historia singular, salvo breves comentarios que parecen indicar un cierto arraigo en el pasado de la desembocadura del Bidasoa, donde al parecer enredaban redes y gastaban bromas a los pescadores. Y el caso de las sirenas de Zeanuri, de las que se decía que eran aficionadas a comer manteca de mujer³⁵.

Si analizamos las escasas referencias a este personaje, inmediatamente salta a la vista que es un mito mezcla de las tradicionales y profusas *lamias* vascas y la idea medieval de la sirena clásica. Quizás sea por ello que han permanecido muy poco en el imaginario colectivo vasco como sirenas plenamente diferenciadas de la creencia en las lamias acuáticas.

A este respecto, la única referencia a una "mujer mítica" marítima que hemos podido recoger, tiene como protagonista a una lamia y no exactamente a una sirena. Se trata de la "Lamia de Gresalchu", mujer con la que se topa un marinero proveniente de la Habana cuyo navío había encallado en la ría del Nervión. Por la noche, mientras el hombre vigilaba el cargamento de su barco, hizo acto de presencia una bellísima mujer que se peinaba en la orilla con un peine de oro. La mujer prendó al marino con su cabellera dorada y pasaron la noche entre juegos de enamorados. Al alba la mucha-

32. FERNANDEZ, Pollux: *Monstruos, duendes, y seres fantásticos de la Mitología Cantábrica*, Ediciones Anaya, Madrid, 1994, pág. 72.

33. Creo necesario mencionar que en cuanto a algunos seres mitológicos de Cantabria existe, aún hoy día, una encendida controversia respecto a si son fruto del acerbo popular o de la imaginación de algunos autores. El caso más reseñable, y al que no he querido dar carta de naturaleza en el cuerpo principal del artículo por tratarse de una especulación de difícil comprobación, alude a la supuesta invención de espumerus, ventolines, y lantarones por parte de Manuel Llano, Gumersindo Laverde, etc. Al parecer, con el tiempo se descubrió que mucho antes de que aquellos autores hablaran de estos seres ya se habían publicado referencias a ellos por parte de otros investigadores. Esto no es óbice para que existan serias dudas sobre las descripciones de los mismos, más o menos enriquecidas por los folcloristas del siglo XIX. A este respecto conviene leer las palabras de Manuel Martín Sánchez sobre el particular. En: MARTÍN SÁNCHEZ, Manuel: *Seres míticos y personajes fantásticos españoles*, Edaf, Barcelona, 2002, pág. 53.

34. VV.AA.: *Nosotros los vascos: Mitos y leyendas*, Lur argitaletxea, Bilbao, 1995, pág. 207.

35. *Íbidem*, pág. 214.

cha huyó, regresando de nuevo la noche siguiente, momento en el cual el marino se percata de que en lugar de pies, tiene garras palmeadas. Atributos éstos (peine de oro, melena dorada y pies palmeados) propios del tradicional y extendidísimo mito de las lamias vascas.

En contraposición a la conservación de tradiciones orales respecto a las sirenas, es interesante constatar que su presencia en la iconografía civil y religiosa está ampliamente extendida a lo largo y ancho del territorio costero e interior del País Vasco. Así es posible encontrar representaciones de sirenas en los escudos de Hondarribia y Pasaia o en los capiteles de San Pedro de la Rúa, en Estella y San Pedro, de Aibar, ambas en Navarra³⁶.

7. A MODO DE CONCLUSIÓN

Tal y como aseveraba Caro Baroja, la dejadez histórica que ha acompañado a los estudios de etnografía marítima vasca, ha tenido como consecuencia la práctica desaparición de la tradición oral respecto a la mitología y las creencias marineras.

Hoy día los únicos testigos con un cierto grado de consistencia (a veces, como hemos visto en la primera parte de este trabajo, meramente especulativos), son aquellos que se han conservado dentro del panteón cristiano o consignados en los exvotos. Gracias a estos indicios podemos apuntar una cierta línea de conexión con los antiguos mitos griegos y romanos a los que el marino vasco, sin lugar a dudas, estuvo expuesto. Por otro lado el aspecto menos oficial, aquél que compete a las creencias del pueblo, y que no viene impuesto por la religión oficial imperante en el momento, parece haber desaparecido por completo en la costa vasca; no quedando, como hemos podido constatar, casi ningún rastro.

Ante esta situación se plantean, al menos, dos preguntas de difícil contestación. La primera tendría que ver con la razón por la cual no se han conservado referencias mitológicas marítimas vascas, pero sí en comunidades vecinas, con las que el marino vasco ha tenido y tiene en la actualidad una convivencia importante. La presencia de marineros, desde Galicia al País Vasco en barcos de todas las matrículas cantábricas ha sido tradicional y aún sigue siéndolo, así como de familias asentadas en comunidades pesqueras limítrofes. Teniendo en cuenta el hecho de que las comunidades marineras son más permeables a ideas y comportamientos alóctonos, la tendencia a la pérdida de los mitos privativos de una zona geográfica, en asunción de creencias más universales, debería haber reportado al corpus de creencias marineras vascas los mismos elementos que hemos visto como comunes en regiones limítrofes. Sin embargo en nuestro caso, han desaparecido tanto las autóctonas como las exógenas o clásicas universales.

La otra gran pregunta, a nuestro entender, al hilo de la anterior, es por qué razones la mitología del *agro* vasco se ha conservado con tanta vitalidad y sin embargo la costera ha desaparecido. Sin duda en la contestación a esta cuestión influyen numerosos factores, desde la peculiar situación de las comunidades marítimas en contraposición a las agrícolas, como comentábamos en al comienzo de este trabajo; la tradicional identificación sabiniana del hecho diferencial vasco con el mundo rural y mendigozale, pasando por la inexistencia de estudios al respecto y, cómo no, la crisis del mundo pesquero y marítimo vasco, que nada tiene que ver con el de otros tiempos.

Sin duda, no serán estos los únicos factores que podrían contribuir a explicar el estado actual de los mitos marítimos vascos, pero al menos hemos querido constatar, comparando e incluyendo el caso de las comunidades cercanas, cómo es muy difícil entender, desde un punto de vista lógico, que la mitología vasca haya carecido de una amplia cantidad de seres propios poblando el imaginario de nuestros marineros.

De nuevo, volvemos al viejo adagio de que “la ausencia de evidencia, no evidencia la ausencia”, aunque somos conscientes de que el estado actual de la información no recogida en este campo particular es de imposible recuperación, ni vuelta atrás. En cualquier caso, si hemos contribuido con este breve trabajo a acentuar, aún más si cabe, la importancia de una actuación de campo urgente para recopilar los aspectos orales relativos a creencias marineras que aún persistan, si hemos puesto un humilde grano de arena en la voluntad de otros investigadores para que se ilusionen y tomen el tesigo, nos daremos por plenamente satisfechos.

36. *Ibidem*, pág. 213.

8. BIBLIOGRAFÍA

- ARMENDARIZ, Xabier: "Creencias marineras en el País Vasco entre los siglos XVIII a XXI. Evolución de la cultura marítima a través de los exvotos y creencias marineras", RUBIO-ARDANAZ, Juan A. (ed. lit.): *Zainak 33. Cuadernos de antropología-etnografía. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2010, pp.139-157.
- ARMENDARIZ, Xabier: "Exvotos y ofrendas marineras en el País Vasco: estado del estudio e inventariado de materiales votivos marítimos", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. Nº 6. Patrimonio Marítimo, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2009, pp. 381-402.
- BÄHR, Gerhard: "Alrededor de la mitología vasca", en *Revista Internacional de los Estudios Vascos - Revue Internationale des Etudes Basques*, 22, 1931, pp. 119-122.
- BENITO DOMINGO, Ana M^a: "La arqueología subacuática en el Bajo Bidasoa. El cabo de Higer (Hondarribia)", en UNSAIN, José María (ed.): *La memoria sumergida. Arqueología y patrimonio subacuático vasco*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 69-89.
- CARDONA, Francesc L.: *Mitología Griega. Mitología e Historia*, Edicocomunicación, Barcelona, 1996.
- CARO BAROJA, Julio: *Los vascos y el mar*, Editorial Txertoa, San Sebastián, 1985.
- ESTEBAN DELGADO, Milagros: "Presencia romana en San Sebastián", en UNSAIN, José María (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008, pp. 163-173.
- FERNÁNDEZ, Pollux: *Monstruos, duendes y seres fantásticos de la Mitología Cántabra*, Ediciones Anaya, Madrid, 1994.
- GARCIA, Enric; SELLA, Antoni: *Creencias del Mar*, Museu Marítim de Barcelona / Angle Editorial, Barcelona, 2003.
- GARMENDIA LARRAÑAGA, Juan; PEÑA SANTIAGO, Luis Pedro: *El mar de los vascos, II: del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo. Leyendas, tradiciones y vida*, Editorial Txertoa, Donostia, 1982.
- GONZÁLEZ PEREZ, Clodio: "Devocions mariñeiras: Do Corpo Santo á Virxe do Carme", *Simposio Internacional de Antropología mariñeira*, Consello da Cultura Galega, Pontevedra, 1998.
- HOMERO: *Odisea*. Edición de Juan Luís Calvo, Cátedra, Madrid, 1987.
- LLANO, Manuel: *Mitos y leyendas de Cantabria*, Ediciones Librería Estudio, Santander, 2001.
- MARTÍN SANCHEZ, Manuel: *Seres míticos y personajes fantásticos españoles*, EDAF, Barcelona, 2002.
- MOLLAT DU JOURDIN, Michel: Introducción a *Exvoto marins du ponant*, Musée de la Marine, Paris, 1975.
- MOLLAT DU JOURDIN, M.: "Les attitudes des gens de la mer devant le danger et devant la mort", *Ethnologie Française*, tome 9, nº2, Paris, 1979.
- PEÑA SANTIAGO, Luis Pedro: *El Mar de los vascos. Leyendas, tradiciones y vida*, Editorial Txertxoa, Donostia-San Sebastián, 1982.
- PETRONIO: *Satyricon*, Ediciones Iberia, Barcelona, 1985.
- RODRIGUEZ MORALES, Jesús: "Tutela Nautis e Isis Pelagia en el Satyricon", en *ILU. Revista de Ciencias de las Religiones*, nº 4, Universidad Complutense, Madrid, 2001, pp. 205-224.
- SCHULTEN, Adolf: "Venus Marina", en *Revista Internacional de los Estudios Vascos = Revue Internationale des Etudes Basques*, 18, Donostia, 1927, pp. 373-380.
- SEGURA MUNGUÍA, Santiago: *Mil años de historia vasca a través de la literatura greco-latina*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1997.
- VIDAL GONZÁLEZ, Concepción; SORDRO SOTRES, Ramón: *Mitología de Asturias y Cantabria entre los ríos Sella y Nansa*, ed. Ramón Sordo Sotres, Gijón, 1991.
- VV.AA.: *Nosotros los vascos: Mitos y leyendas*, Lur argitaletxea, Bilbao, 1995.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Atalayas balleneras en la costa de Gipuzkoa. Una aproximación", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 389-409.



Atalayas balleneras en la costa de Gipuzkoa. Una aproximación

Antxon Aguirre Sorondo

Recep.: 06.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 389-409]

Acep.: 18.12.12

Resumen

El presente trabajo estudia las posibles ubicaciones de las atalayas balleneras en la costa de Gipuzkoa, analizando distintos aspectos relacionados con esa actividad.

Palabras clave: Ballenas, Atalayas, Atalayeros, Gipuzkoa.

Laburpena

Lan honek aztergai du Gipuzkoako kostaldean baleak ikusteko talaiak non egon zitezkeen. Horretarako, jarduera horrekin zerikusia duten zenbait alderdi aztertu dira.

Gako-hitzak: Baleak, Talaiak, Talailariak, Gipuzkoa.

Abstract

This paper studies the possible locations of whale watchtowers along the Gipuzkoa coastlines and analyses different activities related to that activity.

Key words: Whales, Watchtowers, Watchtower Keepers, Gipuzkoa.

1. INTRODUCCIÓN

Durante los muchos años de investigación que dediqué a las ermitas de Gipuzkoa, beneficiado con la beca José Miguel Barandiarán de la Fundación homónima¹, pude comprobar que los templos asomados desde la costa al mar no raras veces conservaban algún tipo de vinculación (histórica, material u oral) con los puestos atalayeros.

La publicación en 2009 de la interesante obra *Itsasoari so. Los ojos del mar*², en cuyas páginas los autores Xabier Alberdi Lonbide y Jesús Manuel Pérez Centeno intentan determinar los emplazamientos de las atalayas del litoral vasco, reavivó en mí el interés por aquel fenómeno de las ermitas atalayeras. Así fue como me puse a la tarea de cruzar y comparar lo que se dice en esa obra con los datos que obtuve en mi estudio. Los resultados no me satisficieron, así que seguí ahondando en la materia hasta que, como tantas veces nos sucede a quienes nos pica el “veneno” de la investigación, el propósito inicial quedó ampliamente desbordado.

Para la realización de este trabajo hemos consultado una amplia bibliografía sobre los puertos guipuzcoanos, así como varios libros sobre cartografía. Aunque la parte no sé si más interesante pero sí más gozosa para el autor, ha sido el trabajo de campo visitando cada zona para contrastar los datos y poder así armar este pequeño trabajo que se inscribe dentro del género etnohistórico. En esta labor sobre el terreno he contado con la valiosa colaboración de mis amigos Ricardo C. Arregi y Xabier Obeso, a quienes desde aquí agradezco.

2. LA BALLENA

La caza de la ballena se practicaba desde tiempos anteriores a la fundación oficial de nuestras villas costeras, cuyos escudos en muchos casos reflejan esta vinculación matriz con el gran mamífero de los mares: las dos ‘Getarias’, Biarritz, Hendaya, Hondarribia, Zarautz, Mutriku, Lekeitio y Bermeo.

La familia de la *Eubalaena* la forman la *Eubalaena australis* o ballena franca austral, la *Eubalaena japónica* o ballena franca del Pacífico y la *Eubalaena glacialis* o ballena franca glacial, también conocida como *ballena euskara* o *ballena de los vascos*, que nadaba en grupo y una vez muerta quedaba visible a flote. Esta última pasaba el verano en aguas de Noruega e Islandia, y descendía a las más templadas del golfo de Bizkaia para estacionar de octubre a febrero.

La ballena era un bien preciado para las comunidades costeras. Cociendo su grasa en grandes calderos se obtenía el saín, que se empleaba principalmente para el alumbrado aunque también para otros menesteres como la impermeabilización de prendas o la elaboración de jabones y emplastos. En cambio se juzgaba que la combustión de la grasa del cetáceo era impropia para la luminaria del culto religioso, para lo que se reservaba el aceite de oliva o las velas de cera. Las barbas de la ballena por su flexibilidad y resistencia se usaban como muelles en abanicos, corsetería (de aquí el nombre de *ballenas* como sinónimo de corsé), paraguas, relojes y otros mecanismos. Su osamenta daba buen provecho en usos agrarios y de construcción, como por ejemplo para obtener cal o para hacer soportes de parra.

La carne se consumía fresca, se ahumaba y adobaba, o se conservaba en salmuera (en este caso se llamaba *pasta*)³. El siguiente cuadro nos informa del valor nutritivo de su carne⁴ (datos por cada 100 gramos):

Carne	Calorías	Proteínas	Grasas	Vitamina A
Ballena	127	23,0	3,0	120
Res	209	18,3	14,4	33
Cerdo	346	14,3	31,5	—
Pollo	135	21,0	5,0	40
Salmón	141	20,0	6,0	110

1 AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Ermitas de Gipuzkoa*, Fundación Barandiarán, Ataun, 2000.

2 ALBERDI LONBIDE, Xabier, PÉREZ CENTENO, Jesús Manuel: *Itsasoari so. Los ojos del mar*, Eusko Jaurlaritzza / Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2009.

3 LABURU, Miguel: *Ballenas, Vascos y América*, Edición del autor, San Sebastián. 1991, p. 24.

4 http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/087/htm/se_26.htm

Para conseguir la misma ingesta de proteínas que 100 gramos de carne de ballena habría que consumir doble cantidad de carne de res, y casi dos veces de cerdo.

También se aprovechan sus huesos y cartílagos, e incluso su leche (en japonés *yubarta*), que es muy nutritiva: 50% de grasa y 13% de proteínas, frente al 4% y 3% respectivamente de la leche de vaca.

Desde mediados del siglo XVI hay constancia de que los *arrantzales* vascos se desplazaban a Terranova tras la ballena, migraciones que alcanzarán su cénit en el XVII⁵.

Josu Iñaki Erkoreka, en su obra *Itsas arrantza*⁶, aporta una estimación de ballenas cazadas en el puerto de Getaria (Gipuzkoa) en una época en que la presencia del cetáceo en nuestras costas se hallaba ya en paulatino declive:

Años	Ballenas	Cabrotes
1575-1600	79	9
1601-1625	99	-
1626-1650	112	3
1651-1675	66	-
1676-1700	40	-
1701-1725	22	-
1726-1750	8	-
1751-1775	3	1
1776-1800	1	-
Total	430	13

Al divisar sobre la superficie del mar los lomos del animal soplando por su potente sifón, los atalayeros situados en puntos estratégicos de la costa daban la alerta, igual que lo hacían ante una amenaza de galerna o tormenta, para el socorro de naves a la deriva o necesitadas de ataje, así como en proximidad de barcos enemigos en tiempo de guerra. Sobre este oficio y particularmente sobre la distribución de las atalayas balleneras en la costa de Gipuzkoa, tratan las siguientes páginas.

3. LA CAZA DE LA BALLENA

Durante la temporada ballenera los cazadores velaban día y noche a la espera de oír el aviso, con sus lanchas siempre provistas de queso y vino, mantas y ropas de abrigo (dado que, como hemos dicho, ello coincidía con los meses más fríos del año), amén de armas y utensilios de caza.

Según las ordenanzas de Lekeitio de 1555, las pinazas que salieran a la caza de la ballena debían llevar entre 7 y 8 hombres; tendrían por lo menos 30 pies de eslora (8,4 metros de largo)⁷ y su peso rondaría en torno a una tonelada. Esta era la tipología usual en la industria ballenera vasca⁸.

En 1615, las chalupas de Orio debían llevar cada una 80 brazas de estacha (unos 146 metros), dos buenos arpones, dos jabalinas grandes, otra pequeña y su palazón, además, claro está, de la tripulación estipulada⁹.

5 HUXLEY, Selma: *Unas Notas sobre balleneros de Zarauz. Zarautz a través de la historia*, Ayuntamiento de Zarautz, Zarautz, 1987, p. 319.

6 ERKOREKA, Josu Iñaki: *Itsas arrantza*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 1998, p. 75.

7 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Los vascos en la pesca de la ballena*, Biblioteca Bascongada de los Amigos del País, San Sebastián, 1961, p. 86.

8 Las chalupas balleneras vascas del siglo XIII eran algo mayores, más anchas y largas que las del siglo XVII-XVIII como las que por ejemplo llevaban las naos balleneras a Terranova. Las actuales traineras vasca de competición, de 13 remeros y un patrón, tienen un máximo de 12 m. de eslora, 0,95 m. de puntal y 1,72 m. de manga, con un peso mínimo de 200 kg.

9 ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GIPUZKOA (A.H.P.G.). Secc. III. Leg. 1828, fol. 3 v.

Ocho maestros de chalupa de Orio crearon en noviembre de 1648 una Hermandad. En el documento de constitución dicen que los maestros de chalupa han ido a Galicia a cazar ballenas, y les ha dejado solos en la villa. Resumidamente, acordaron¹⁰:

- 1º. Se comprometen a tener listas y preparadas sus chalupas con todo lo necesario en el arenal u orilla del río.
- 2º. Pondrán atalayero para que avise del paso de la ballena, abonándole lo que se acostumbre, la mitad por parte de la Cofradía de Mareantes de San Pedro y la otra mitad por los dichos maestros de chalupa "se matare o no ballena".
- 3º. Que cada vez que den aviso de ballena salgan cuatro chalupas con ocho hombres cada una. Como en esa fecha habían quedado en Orio entre 34 a 36 hombres, si saliendo tres lanchas quedaran solamente 5 o 6 hombres, la cuarta salga con ellos a la caza.
- 4º. Que lo que se sacare de la matanza de las ballenas será: la mitad para las ocho chalupas, hayan salido o no a la caza, y la otra mitad para los que hayan participado en su captura.
- 5º. Los daños por roturas, pérdidas y demás se pagarán conjuntamente por los ocho maestros de chalupas.
- 6º. Si en tiempos de matanza alguna chalupa está en San Sebastián, Getaria u otra zona, no tendrá derecho al reparto, salvo que de vuelta participare en la matanza.
- 7º. Si estando alguna o varias chalupas "sardineando" o en otra pesca en la mar y mataren alguna ballena, sea para ellas, sin que en este caso tengan parte las que quedaren en el puerto sin salir; pero si saliesen y llegaren al lugar antes de que esté muerta la ballena, sí tendrán derecho a parte.

La ley no escrita decía que la embarcación que primero llegase ante el cetáceo y clavara su arpón llevaría preferencia en el reparto. Sin embargo no siempre se respetaba esto y a veces surgían roces entre los puertos guipuzcoanos. En 1700 los cofrades de Orio propusieron a sus homólogos de San Sebastián negociar un acuerdo, advirtiéndoles que si lo rechazaban cada puerto podría matar a su antojo, aunque estén las ballenas a vista y señal del atalayero del otro puerto, y que los primeros arponeros se quedarían con la totalidad para ellos pese a que los cazadores de otro puerto ayudasen en el arponeo y arrastre¹¹. En términos militares: amenazaban con una auténtica declaración de guerra.

Según las constituciones de la Cofradía de Mareantes de Orio del año 1714, el reparto de la ballena se hacía del siguiente modo. La barba se vendía para con su importe pagar el vino y el pan de los trabajadores, así como los salarios del guarda de noche a razón de 4 reales de vellón la noche, y de los cortadores a 4 reales de plata la jornada. De lo sobrante de la barba, un tercio iba para los dueños de las chalupas y el resto para sus marinos.

El importe de la lengua era siempre para la Cofradía del Apóstol San Pedro, previa subasta pública¹². En cambio, en Getaria el beneficio de la lengua era para la parroquia. El 23 de febrero de 1671 se ponen en subasta en Orio dos lenguas, una de madre y otra de cría que habían matado el día anterior, y se las adjudica un vecino de la localidad por 75 ducados¹³.

Ahora bien, en Orio, al menos en los siglos XVI y XVII (y posiblemente desde mucho antes), el 1% de todo lo que se obtenía en la caza de la ballena se entregaba como donativo a la parroquia de San Nicolás¹⁴. A un tal Francisco de Elorriaga el reclamaron en 1563 seis barricas de grasa de ballena de Terranova que debía haber dado a la Iglesia, recordándole que desde «tiempo inmemorial» era costumbre «dar y pagar en cada viaje que hicieran sus naves, de lo que ellas ganaren de ciento uno, de cualquier mercancía que fuese»¹⁵.

El cuerpo se repartía entre los dueños de las chalupas y los marineros en proporción de uno a tres. Una aleta se llevaba el primero en haberla arponeado y la otra se unía al pago de los gastos indica-

10 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1854, Fol. 93v.

11 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1878, fol. 51.

12 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1828, fol. 2 v.

13 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1869, fol. 70.

14 ARCHIVO DIÓCESANO DE PAMPLONA. Leg. 3/12.

15 ARRAZOLA ECHEVERRÍA, M^a. Asunción: *Renacimiento en Guipúzcoa*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1988, tomo I, p. 226.

dos al hablar de las barbas. La tripa, que era la parte de menor valor, se entregaba a la gente necesitada de la villa.

En cuanto al reparto económico final, se hacía de esta manera: de un cabrote o ballena de menos de 30 barricas de grasa, a la primera lancha se le daban 3 ducados, a la segunda 2 y a las demás un ducado. Si la ballena produjera más de 30 barricas, la proporción ascendía a 4, 3 y 2 ducados, respectivamente. Cuando el cetáceo viajara con su cría, quien clavase a ésta el primer arpón se llevaba 6 ducados.

El 14 de mayo de 1901 en Orio se capturaba la última ballena de la historia en costa vasca. Cinco lanchas con 55 hombres al mando de Gregorio Manterola, Manuel Loidi, Eustakio Atxaga, Manuel Olaizola y C. Uranga hicieron la faena, en la que al parecer emplearon viejos arpones y algo de dinamita. En su momento supuso todo un acontecimiento, se expuso el cetáceo cual trofeo de guerra, y se fletaron trenes especiales para que la gente viniera desde San Sebastián a verla.

4. EL OFICIO DEL ATALAYERO

En el primer diccionario de la Lengua Castellana, el de Sebastián de Cobarrubias editado en 1611, se puede leer¹⁶:

«ATALAYA. Lugar alto desde el cual se descubre la campiña; los que asisten en ellas, también se llaman atalayas. Éstos dan avisos con humadas de día y fuegos de noche si hay enemigos o si está seguro el campo».

En la última versión del diccionario, la palabra *atalaya* (en euskera *talaia*) aparece con dos significados que nos interesen: 1. Torre de vigilancia, construida generalmente en un lugar alto y desde la cual se domina un amplio panorama. 2. Lugar o situación elevados desde los que se domina un amplio panorama de tierra o mar. También recoge, como desusada, la acepción de “Hombre destinado a registrar desde la atalaya y avisar de lo que descubre”.

En la atalaya residía durante la temporada el atalayero. Para cumplir turnos o descansar, se alternaría en su trabajo con otra persona o familiar. Trabajaba la huerta cercana, y disponía de gallinas, perro o gato y poco más.

En lo concerniente al atalayero, los maestros de chalupas de Hondarribia decían en 1613¹⁷:

«Primeramente, que en cada un año los dichos maestros de chalupas hayan de buscar un hombre de experiencia que sea vecino de la dicha villa para atalayero, para que esté en la atalaya de ella para ver y avisar y hacer seña de las ballenas que viere y de cada una de ellas que se mataren se le hayan de dar tres soldadas por su cuidado y más lo que en dinero se concertare de darle de una vez con el atalayero por los dichos maestros de chalupas, y que con lo susodicho, el atalayero haya de estar desde principio del mes de octubre hasta el día de Nuestra Señora del mes de marzo, que es a quince de dicho mes, que suele haber la pasada y pesca de dichas ballenas».

En Getaria se exigía que el atalayero fuese persona de toda satisfacción. Durante la temporada residía en lo alto de la isla de San Antón y a cambio se le abonaba un estipendio en dos partes: la primera mitad al instalarse en el puesto –es decir, al principio de la temporada– y la segunda finalizada la misma¹⁸.

Por tanto, la cofradía de pescadores de cada villa designaba a un atalayero asalariado, *talaixerua*, y le ofrecía la casa-refugio donde vivir, lugar elegido por sus excelentes vistas sobre el horizonte y a su vez conectado con la zona de vida de los cazadores a los que daría aviso cada vez que divisara una presa. No descartaremos que en algunos de nuestros puertos la atalaya ballenera fuera de piedra o madera, como las posiciones de los cazadores en los montes para la pasa de la paloma.

La iglesia de Santa María de la Atalaya de Bermeo se construyó hacia el año 1300 y en Lekeitio está la ermita de San Juan Talako¹⁹. Pero ni en estos casos ni otros donde se den topónimos tales

16 COBARRUVIAS, Sebastián de: *Tesoro de la Lengua Castellana o Española*, Ediciones Turner, Madrid, 1979, p. 162.

17 AZPIAZU, José Antonio: *Balleneros vascos en el Cantábrico*, Ttartalo Ediciones, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 48.

18 LECUONA, Manuel: *Notas para la historia de Guipúzcoa*, Boletín de la R.S.V.A.P., San Sebastián, 1975, p. 480.

19 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Ob. Cit.*, p. 76.

como *talaia*, *talaya* o *atalaya* deben llevarnos a concluir de forma automática que allí existiera antaño una posición de vigía, puesto que muchas veces se daba tal nombre a un lugar con buenas vistas... o ni tan siquiera eso. Por ejemplo, en un plano de 1858 se ve en la ladera del monte Ulía de San Sebastián, tras la llamada Punta de las Ánimas, una denominada Punta de la Atalaya²⁰. Es un paraje completamente aislado de la población y a nivel del agua, lo cual le hace poco apto para cumplir misión de observatorio (aunque su denominación pudiera ser en relación a una atalaya situada algo más arriba). También en Hernani, muy lejos de la costa, aparece el topónimo *Talaia*, y un riachuelo *Talaia-erreaka*²¹.

Este es el momento de señalar que además de atalayas balleneras existían otras de pesca o de entrada a puerto, que requerían condiciones de emplazamiento distintas para funciones también distintas.

Al tratar sobre el puerto de San Sebastián, Lope Martínez de Isasti escribía en 1625²²:

«Al lado de la Mota a la parte del puerto o concha, hay una atalaya con su casa, a donde asiste un hombre salariado en invierno con antorchas de leña sirviendo de guía para los navíos que vienen, porque reconozcan la entrada que es a la parte de Mediodía, donde está su muelle de notable grandeza en que pueden caber mas de cien navíos; y está empezado otro de altos muros. A la entrada tiene una torre donde residen dos guardas por orden del regimiento; y no puede navío alguno entrar ni salir del muelle sin licencia suya».

En la boca de los puertos se ubicaron posiciones de señales para el auxilio de las naves. El Lekeitio a este oficio se le llamaba *señalero* y era el que marcaba el orden de salida y entrada de las embarcaciones. Si las condiciones en la mar amenazaban con empeorar, a riesgo de la integridad de los barcos, mandaba su retorno a puerto, multándose al que no obedeciera.

En tiempo de guerra o de peligro bélico, las atalayas servían de centinelas. En la Junta de Gipuzkoa celebrada de Mutriku el 24 de noviembre de 1558 se dio lectura a una cédula real por la que «se mandó poner atalayas en la costa de la mar»²³ (ante la amenaza de la armada francesa); y en la del 8 de julio de 1585, celebrada en Azpeitia, se hizo saber que «Su Magestad ha mandado se hagan torres o atalayas de guarda desde el cabo de San Vicente hasta Cádiz y Estrecho de Gibraltar para guarda de la costa»²⁴ (ahora es contra Inglaterra). A no dudar que en nuestro litoral las atalayas balleneras se habilitarían para dar cumplimiento a esas órdenes.

Las mismas o en ocasiones otras atalayas distintas, generalmente situadas sobre el puerto, tenían como misión detectar desde allí los bancos de pesca.

5. LA 'LLAMADA A BALLENA'

Hemos dicho que al atalayero estaba en perpetua vigilancia: de día, con su catalejo o antejo avisando el horizonte (en Lekeitio se le obligaba a disponer de un buen antejo de largo alcance para el correcto cumplimiento de su trabajo²⁵); de noche, aguzando el oído en escucha del bramido de los grandes mamíferos marinos que, según cuentan, se dejaban oír a más de 30 km. de distancia.

En un documento de Orio de 1648 se indica que la misión del atalayero consiste en dar aviso de ballena tanto a los de tierra como a los que estuvieran faenando en la mar²⁶.

Pero, ¿de qué modo se daba ese aviso a los de puerto y a los de mar? Sobre esto se han aventurado dos familias de hipótesis: por medio del sonido o por señales visuales. A la primera modalidad corresponde el tambor, el *txistu* o la *txalaparta* (teorías propuestas por algunos autores románticos);

20 MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín: *San Sebastián, el monte Ulía y arenales, ayer y hoy*, Instituto Dr. Camino, Donostia-San Sebastián, 2009, p. 32.

21 ZALDUA ETXABE, Luis Mari: *Urumeako zilegimendietako toponimia*, Ayuntamiento de Urnieta, Urnieta, 2012, p. 220.

22 MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope: *Compendio Historial de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa (1625)*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, p. 505.

23 DIEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M., AYERBE IRIBAR, M.R.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa (1558-1564)*, Juntas Generales de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 1992, p. 124.

24 DIEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M., AYERBE IRIBAR, M.R.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa (1584-1586)*, Juntas Generales de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 1992, p. 242.

25 UGARTETXEA, José Miguel: *Obra Completa*, Ayuntamiento de Lekeitio, Lekeitio, 1991, p. 88.

26 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1854, fol. 93v.

con cuerno (*adarra jotzearekin*) o bocina; a toque de campana bien desde una casa, de la lonja, de la casa de la cofradía o con la campana de la parroquia o la ermita más cercana (opción que parece la más verosímil). Y la segunda modalidad, por signos visuales, vendría dada por el fuego o el humo, por el tremolar de banderas o la exhibición de simples telas. Ninguna de ellas son soluciones excluyentes, sino que podrían darse usos distintos en el tiempo, en un puerto u otro, e incluso complementarias según fuera de día o de noche.

Fuera de este catálogo hemos dejado la llamada personal a los *arrantzales*, que describía Guillermo Humboldt en referencia a la «pequeña república de pescadores» de Lekeitio en 1801 (fecha ya muy tardía para la caza de la ballena)²⁷:

«Dos Señeros (por señaleros) van todas las mañanas al romper el día a la Atalaya pequeña junto al puerto. Si el mar está demasiado tormentoso, no dejan salir ningún mareante. Si no lo está, entonces llaman a las 24 o 26 muchachas llamadoras, deliberan todavía otra vez, y hacen llamar a los pescadores. Las muchachas corren por la villa: *Levántate en el nombre de Dios*».

Las *dei egiteguak* o *dei ettekuak* de Lekeitio (equivalente a *las llamadoras* de Santander²⁸) se dirigían a cada marinero por su nombre y le invitaban a levantarse diciendo con cierta tonadilla: «...gora Jaungoikuaen ixezian!»²⁹.

En Hondarribia me contaron que antiguamente los patronos para llamar a la mar se servían de *txalaparta*. Cada persona tenía un toque característico de forma que según como se tocara se sabía para quiénes era el aviso. ¿Se alertaría también a los cazadores de ballenas a toque de *txalaparta*? La idea no deja de resultar tan improbable como sugestiva.

Digamos algo sobre las señales de fuego, acaso la manera más ancestral de comunicación a larga distancia. Ya doce siglos antes de Cristo el general Agamenón anunció a su pueblo la caída de Troya por medio de una cadena de nueve señales de fuego distribuidas entre aquella ciudad asiática y Argos, en el Peloponeso. Con este rudimentario procedimiento sólo podía transmitirse una información previamente concertada, hasta que Cleoxeno y Demócrito, hacia el 450 a.C., patentaron un sistema alfabético con humo y antorchas que hacía posible la comunicación de mensajes complejos. Los romanos heredaron la vieja técnica y por medio de una densa red de torres convenientemente dotadas de generadores de humo y chimeneas, amén de un cuerpo de vigilancia permanente, se aseguraban la transmisión de noticias a lo largo y ancho del Imperio.

En una cuenta del año 1595 de la Cofradía de San Pedro de San Sebastián se lee: «Al que tiene cuenta del farol y tener cuenta de si (a)parecen ballenas, veinte ducados». Y en otro documento de ese mismo año: «Item se pagó a la persona que tiene cargo de encender las dichas allas (por atalayas) y asiste en la dicha casa del farol, de noche y de día y por tener en cuenta de cuando pasan las ballenas, para hacer la señal, para que salgan a matarla, 220 rs.»³⁰. Barruntamos que sería un farol alimentado con grasa de ballena, con la llama protegida y quizá con espejos metálicos para proyectar la luz en la profundidad de la noche.

Un matiz muy interesante es el que encontramos en un documento fechado en 1648 en Orio³¹: «que el dicho atalayero con particular cuidado y diligencia haya de hacer seña o humo a las chalupas para demostrarlas las partes donde anduvieren la ballena». Es decir, que no solamente se hacía humo por medio de fuego para indicar la presencia de una ballena, sino que también se indicaba hacia qué zona se encontraba.

Para la producción de señales de humo el atalayero desarrollaría una pericia particular dado que era factor importantísimo en el oficio la anticipación. No podía demorarse mucho en el encendido de la hoguera, ni en la correcta transmisión de la noticia, so pena de que los colegas de la población vecina se anticiparan clavando el primer arpón y, en consecuencia, saliendo beneficiados en el reparto.

Los mareantes de Hondarribia pedían en 1800 permiso para arreglar la caseta de la atalaya y el horno donde se hacía humo de señales. Y pedían también nombrar nuevo atalayero, como había

27 HUMBOLDT, Guillermo: *Diario del viaje vasco: 1801*, Revista Internacional de Estudios Vascos, nº XIV-2, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1923, p. 233.

28 OJEDA SAN MIGUEL, Ramón: *Los Talayeros*, Castro Urdiales, 2008, p. 6. www.cantusantana.org.

29 UGARTETXEA, José Miguel: *Ob. Cit.*, p. 84.

30 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Ob. Cit.*, p. 78.

31 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1854, fol. 93v.

sido costumbre hasta antes de la invasión de los convencionales franceses en 1794. Si se pudo prescindir de él durante seis años, quiere decirse que la importancia del atalayero había caído mucho³².

Junto al palacio de Ferragus de Biarritz existía hasta su destrucción por los alemanes en la Segunda Guerra Mundial la *Tour de la Humade*, lugar desde donde se hacían señales de fuego para avisar de la presencia de ballenas³³. Una imagen de la misma de 1893, obra del marqués de Folín, se reproduce en la estupenda obra de J.M. Unsain *Euskal baleazaleak*³⁴, donde también puede verse el dibujo de una estación ballenera de Islandia con una gran fogata sobre una montaña que a no dudar indica el puesto del atalayero³⁵.

Al menos hasta el siglo XVIII, cuando el atalayero de Lekeitio hacía humo todos los barcos tenían que regresar a puerto de forma inmediata, «so pena de doscientos reales de vellón a cada tripulación». A su vez, a la vista del humo el *señalero* levantaba la correspondiente bandera indicativa de tormenta o peligro³⁶.

Según Carmelo Urdangarín, el *talaixeru* de Mutriku tenía cuatro hogueras en torno a su atalaya, una para cada orientación, a base de hierba húmeda. Según cuál se encendiera se sabía dónde se encontraba el banco de pesca. Y levantando una cantidad grande e informe de humo indicaba inminencia de galerna (*galerna burua*). En Bermeo, en esta circunstancia encendían todas las hogueras a la vez. Posteriormente se emplearon cohetes pirotécnicos hasta que el teléfono hizo innecesarios los viejos sistemas³⁷.

Pasemos a la llamada a ballena mediante campana.

El cirujano de los reyes de Francia en su crónica de un viaje real el año 1566 escribió³⁸:

«Contra la villa (Biarritz) hay una montaña sobre la que está edificada, desde hace tiempo, una torre levantada expresamente para acechar tanto de día como de noche, las ballenas que pasan por el lugar: desde allí las apercibe el atalayero, por el gran ruido que hacen y por el agua que les sale del conducto, en la mitad de la cabeza; y al apercibirlas, toca una campana, a cuyo son todos los del pueblo corren equipados con lo que preciso es».

En ninguno de los emplazamientos estudiados han aparecido huellas o indicios de campana ni tampoco disponemos de contratos entre maestros fundidores de campanas y cofradías de pescadores. No obstante, sabemos que se utilizaba el tañido del bronce para avisos marineros aunque me inclino a pensar que no fuera el más general de los sistemas de comunicación (quizá por ineficaz cuando el viento soplaba en dirección contraria al puerto). En aquellas atalayas ubicadas en ermitas pudieron usarse sus campanas acompañadas o alternadas con otros procedimientos.

Recoge Carmelo Urdangarín que el atalayero del puerto de Mutriku ayudaba a entrar a las embarcaciones mediante señales y toques de bocina, *tutukuk*. En días de niebla intensa, a la vez que la bocina del atalayero del puerto se hacían sonar las campanas de la iglesia³⁹.

Sobre la última hipótesis, la señal visual mediante banderas o telas, aportaré un detalle etnográfico familiar. Mi abuelo materno tenía en Elgoibar un almacén de elementos de construcción. Cuando llegaba un tren con los materiales pedidos y necesitaba hombres para su descarga, sacaba al balcón de su casa una gran sábana blanca. Todos conocían su significado: «Sorondo necesita gente en el almacén». Por su simplicidad y eficacia, no hay que descartar este sistema como uno más de los usados, al menos a la luz del día, para avisar de la presencia de ballenas.

Luis Irastorza⁴⁰, octogenario del caserío Itxas-aispe o Itxaspe de Orio, nos cuenta que la atalaya estaba en la zona conocida como Talaikoegia, situada sobre la punta de Aranarri (popularmente Anarri), a un kilómetro aproximadamente de su caserío. Allí se ponía un atalayero «con trapos» (bande-

32 ARCHIVO MUNICIPAL DE HONDARRIBIA. Pesca marítima, Lib. 2, Reg. 2.

33 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Ob. Cit.*, p. 79.

34 UNSAIN, José María: *Euskal baleazaleak. Berebiziko historia baten irudiak eta aztarnak. Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*, Untzi-Museoa/Museo Naval, San Sebastián, p. 108.

35 UNSAIN, José María. *Ob. Cit.*, p. 72.

36 UGARTETXEA, José Miguel: *Ob. Cit.*, p. 86.

37 URDANGARÍN, Carmelo: *Aintzinakoak. Oficios tradicionales*, Otalora, Obra Social de Caja Laboral Popular, Arrasate-Mondragón, 1992, p. 67.

38 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Ob. Cit.*, p. 77.

39 URDANGARÍN, Carmelo: *Ob. Cit.*, p. 67.

40 Entrevista efectuada el 11.08.12.



ras) para avisar cuando veía bancos de peces en la costa. Y supone que igualmente procederían antes con las ballenas.

No parece descabellado suponer que las posiciones de los atalayeros y de los principales mástiles con banderas en las poblaciones costeras coincidieran si no exactamente al menos en su cercanía.

Por otro lado, en Mutriku los barcos en apuros avisaban al atalayero colocando una ropa atada al palo largo, *berga* o *kañabera*⁴¹. También en Lekeitio, el barco que necesitaba piloto para entrar a puerto ponía una prenda (sombrero, casaca, chupa) en la punta de un largo palo⁴².

6. ATALAYAS EN LA COSTA DE GIPUZKOA

Para conocer dónde podrían ubicarse las *atalayas balleneras* de Gipuzkoa hemos realizado un trabajo de investigación documental y de campo. Para lo primero, analizamos documentos y planos en los que fehacientemente se acredite la existencia de una atalaya. Para lo segundo, hemos visitado todos los lugares y comprobado que cumplen las condiciones requeridas para que allí se ubicase una atalaya.

En nuestra exposición seguimos el orden en el que entraban las ballenas en su recorrido migratorio, es decir de oriente a occidente, entre Hondarribia y Mutriku.

6.1. Hondarribia

Ubicación:

43° 23' 05'' N

1° 47' 57'' W

Z = 123 m.s.n.m.

A unos 1700 m. en línea recta desde las casas del barrio de La Magdalena.

En su escudo del siglo XVI aparece una ballena y una lancha ballenera, esta última sustituida desde mediados del siglo XVII por un barco de tres mástiles: la primera versión representaría la caza de la ballena en nuestras costas y la segundo en Terranova.

Se encontraba la atalaya junto a la desaparecida ermita de San Pedro González Telmo o San Telmo (también el fuerte situado a sus pies tenía la misma advocación), a 300 m. del caserío Leriñeneagoya, encima del actual depósito de aguas y a otros 300 m. del caserío Atalaia, situado más hacia el norte; a unos 100 m. del lugar donde hoy se ubica el monumento al rey Sancho III el Mayor de Navarra. En la zona antaño ocupada por la atalaya se ha acondicionado un campo de tiro al arco.

Tenía una muy buena visión hacia el oriente pero no tanto al occidente ya que se lo impedía el monte Jaizkibel, lo cual no tenía gran importancia dado que, como se ha dicho, las ballenas emigraban de oriente a occidente. Un plano de 1640 muestra que los cazadores amarraban sus barcas en el barrio de La Magdalena, lugar desde donde avistarían las señales del atalayero⁴³.

Una informante⁴⁴ compartió con nosotros recuerdos familiares sobre la antigua casa del atalayero, que estaba pegante a la ermita (¿serviría a la vez como casa para el ermitaño?). Está documentada la existencia de esta ermita desde 1508 en que Ana de Araoz le deja en su testamento *cinco arditas* (moneda de la época)⁴⁵. En el proceso de 1611 contra la supuesta brujería, Mariana de Isturizaga, de 11 años, declaró haber asistido a un akelarre junto a la ermita de San Telmo. Si fuera cierto y la misa negra se realizó en invierno, algo tendría que decir el atalayero⁴⁶. En 1762 consta fuera de uso y en 1826 en ruinas⁴⁷.

41 URDANGARÍN, Carmelo: *Ob. Cit.*, p. 67.

42 UGARTETXEA, José Miguel: *Ob. Cit.*, p. 88.

43 IZAGIRRE IGINIZ, Martín: *Ob. Cit.*, p. 103.

44 Florentina Bengoechea Aguirre, de 83 años, del cercano caserío Leriñeneagoya (30-XI-92) y Fermín Laskurain, de 70 años, del caserío Atalaia (03-VIII-12).

45 A.H.P.G. Fuenterrabía. Leg. 286, fol. 2.

46 CARO BAROJA, Julio: *Las brujas y su mundo*, Alianza Editorial, S.A., Madrid, 1997, p. 309.

47 IZAGIRRE IGINIZ, Martín: *Cartografía antigua y paisajes del Bidasoa*, Edición del autor, Irun, 1994, pp. 299 y 224.

También en este caso nos encontramos con un caserío de nombre Talaia que se encuentra en otro lugar, no muy lejano, pero separado del antiguo puesto centinela.

6.2. Pasajes

Ubicación (Pasai-Donibane):

43° 20' 06'' N

1° 55' 26'' W

Z = 106 m.s.n.m.

Distancia entre el punto de Atalaya y Santa Isabel: 500 m. en línea recta.

El Pasaje de Fuenterrabía, que hoy conocemos como Pasai-Donibane, perteneció a Hondarribia hasta 1767; y el Pasaje de San Sebastián, actual Pasaia, formaba parte de la ciudad hasta 1805. Tendremos, pues, que analizar la ubicación de las atalayas de ambos núcleos marinos. Pero antes nos preguntamos: ¿dónde amarraban sus barcas los cazadores de cetáceos?



El lugar conocido aún como Atalaya en Pasai Donibane, hoy con un faro de señalización.

Poco hemos sacado en limpio del análisis de diversos planos. Bien es cierto que la zona de Pasai-Donibane conocida como Port de la Borda, Bordalaborda o de Vizcaya⁴⁸, que de los tres nombres se conoció, con ensenada y arenales, donde antaño y hasta nuestros días estaban los famosos astilleros (junto a la ya extinta Central Térmica), se hallaba muy apartada de la salida al mar y de cualquier atalaya. Serviría de refugio este lugar en épocas de muy mala mar o cuando había que hacer labores de mantenimiento y reparación, pero en ningún caso como punto de salida para la carrera de la ballena.

El lugar ideal, más cercano al mar y con buena aunque pequeña ensenada, es Kalaburtza: desde ese lugar se ve perfectamente al atalayero, tiene espacio para despiezar una ballena y un pequeño regato de agua dulce baja del monte, detalle importante para esa industria. Pero nos movemos en el terreno de las suposiciones dado que nos faltan datos que lo acrediten, más allá de algunos restos de lo que pudo ser un muelle.

Otra posibilidad es que los pescadores de San Juan guardaran sus barcas en la zona entre la ermita del Santo Cristo de Bonanza y la bajada de la regata de Txurruetella, cerca de donde estuvo el castillo de Santa Isabel, zona ni apartada del casco ni tampoco alejada de la salida al mar. Este documento de 1680, que conocemos por el investigador Elortegi, alude a tal emplazamiento⁴⁹:

«la brea para las Carenas y lo demás necesario para ellas, para los navíos de la Armada y de particulares, sea derretido y compuesto en los puestos que llaman de Santa Isabel».

48 AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Los astilleros guipuzcoanos*, Cuaderno de Antropología-Etnografía nº 15, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, Donostia-San Sebastián, 1997, p. 161-190.

49 ELORTEGI BILBAO, Angel Maria: *Pasaiaiko Toponimia*, Euskaltzaindia, Bilbao, 1991, p. 111.

Encima de la cala o ensenada de Kalaburtza o Alabortza (hoy popularmente llamada *Laborsa*), sobre la punta de Arandoaundieta, a la derecha de la bocana, está la zona conocida aún con el nombre de *Talaia*. Pero dicho punto no es visible desde la parte de Bonanza, por lo cual requeriría el auxilio de un *vigía de tierra*, es decir alguien que permaneciera pendiente de las señales del atalayero para transmitir las de inmediato a puerto, igual que sucedía en los restantes puertos solo que en este caso el mediador entre el atalayero y los cazadores se encontraría fuera del casco.

Respecto a las lanchas balleneras de Pasajes San Pedro, suponemos que amarraban en Codomaste (actual Ondartxo), justo frente al ancladero de Bonanza. Angel María Elortegi aporta dos citas documentales⁵⁰; la primera de 1734:

«Memorial por dos directivos de la Compañía de Ballenas para que se les dexasse hacer hornos y derritir 180 barricas de chinga en el sitio de Codomaste de Passages, decretado favorablemente por la Ciudad en 29 de agosto de 1734».

Y la segunda data de 1751:

«y desde allí, dando la vuelta por la costa de la banda de San Sebastián, hasta la ensenada llamada de Codemasta, y desde allí por la misma costa a la ensenada llamada Galfarra».

Resulta difícil precisar dónde se hallaba la atalaya de San Pedro, o incluso si existía tal atalaya, puesto que el mencionado fondeadero no tiene visión sobre ningún punto situado sobre las peñas de Arandotxiki (saliendo del puerto a la izquierda), pero en cambio desde allí se ve perfectamente al atalayero de Donibane-San Juan. De modo que ¿para qué iban a tener los de San Pedro atalayero propio si nunca podrían competir con sus vecinos? ¿Podría ser que tuvieran un acuerdo ambos Pasajes para compartir gastos de atalayero y beneficios de la caza? No tenemos pruebas al respecto, pero tampoco nos han llegado noticias de que entre los balleneros de los núcleos hubiera pleitos por la preciada caza, de modo que nada de esto es descartable.

Sabemos que en el *Pasaje de San Sebastián* o de *San Pedro* había una llamada Torre Imperial, justo al final del actual San Pedro en su encuentro con el canal. Fue construida por San Sebastián a principios del siglo XVI con funciones de defensa contra las naos enemigas que quisieran entrar por el canal. A los pies de dicha torre-atalaya debían atracar las embarcaciones para satisfacer el pago de los derechos de fondeo, labor que dirigía un regidor-alcalde residente en ella⁵¹. Desde allí, la perspectiva del atalayero de San Juan era inmejorable.

6.3. Donostia-San Sebastián

6.3.1. Atalaya de Urgull

Ubicación:

43° 19' 32'' N

1° 41' 51'' W

Z = 106 m.s.n.m.

A unos 250 m. en línea recta desde el puerto refugio.

Según Serapio Múgica, el primer muelle de San Sebastián comenzó a construirse hacia 1440⁵². Hasta entonces, la playa servía como lugar de estiba (el célebre plano de Texeira de 1634 muestra el arenal con barcas y astilleros)⁵³. En tiempos de los Reyes Católicos se fortifica y consolida la ciudad portuaria, aunque las barcas de los pescadores pudieran seguir *durmiendo* cerca de sus casas atadas a estacas o *pabas*.

Con la leyenda «casa donde se derrite la ballena», en un plano del muelle de San Sebastián se señala un inmueble que coincide, aproximadamente, con las actuales escaleras de acceso al Aquarium-Palacio del Mar⁵⁴.

50 ELORTEGI BILBAO, Angel María: *Ob. Cit.*, p. 93.

51 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Los puertos marítimos del País Vasco*, Editorial Txertoa, San Sebastián, 1986, p. 113.

52 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Los puertos marítimos del País Vasco*, p. 122.

53 TEXEIRA, Pedro: *El atlas del rey Planeta. La descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos* (1634), Editorial Nerea, S.A., Hondarribia, 2002.

54 UNSAIN, José María: *San Sebastián. Ciudad marítima*, Untzi-Museoa/Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008, p. 109.

Abunda la iconografía del monte Urgull coronado por una torre atalayera, en ocasiones con bandera en alto que pudiera ser simple distintivo militar o también bandera de señales⁵⁵. Es difícil descartar que ese prominente lugar jugase un papel esencial durante los siglos de actividad ballenera en el puerto donostiarra.

Entendemos que la atalaya ballenera de Urgull se encontraba en la parte más alta, la de mejores vistas hacia la zona este de la costa y respecto a la ciudad.

En el Archivo Municipal de San Sebastián se conservan tres documentos relativos a propiedades atalayeras en el siglo XVI. Por el primero, de 1525, Luis de Alcega vende a Catalina de Arnaobidao, viuda de Martín Sanz de Miranda, «un pedazo de tierra en la atalaya»⁵⁶. El segundo, de 1553, trata asimismo de la venta de terrenos en «la mota de la Atalaya» por parte de Catalina de Egusquiza a favor de Martín de Isturizaga⁵⁷. Y en el tercero, de 1557, Pedro Martínez de Lasarte y María Martínez Guarnizo se declaran dueños de una huerta y viña «en la Atalaya de San Sebastián»⁵⁸.

No podemos precisar a qué atalaya hacen alusión los anteriores documentos, aunque sabemos que sobre la ladera de poniente del monte Urgull, en la batería de Santa Clara (encimando el actual Paseo Nuevo en el vértice donde se alza la escultura de Jorge Oteiza), hubo antiguamente un edificio llamado Atalaya. Se trataba de una atalaya portuaria, sobre las que ya hemos tratado anteriormente, perfectamente ubicada para dar instrucciones a los barcos que arribaban al puerto donostiarra.



El "Semáforo de atalaya" de Urgull, en Donostía-San Sebastián a finales del siglo XIX o comienzos siglo XX.

En sus comentarios a los dibujos de Petit de Meurville (1857-1873)⁵⁹, escribía el que fuera cronista oficial de la ciudad José María Donosty:

«Aunque un poco vaga y confusamente, parecen discernirse, en primer término del casco urbano de la ciudad, las murallas de su frente medieval, detalle éste que induce a creer que esta vista fue tomada antes del derribo de aquellas en 1863-64. Elevando la vista a la cima del castillo, aún subsiste, por lo visto, la antiquísima "talaya" desde la que el vigía, con teas o antorchas de leña, servía de primitivo faro a los navíos en pos de la bahía o puerto de San Sebastián, siglos antes de que el Consulado construyese el famoso faro en la cima de Arrola, vulgarmente llamado el torreón del monte Igueldo»⁶⁰.

55 UNSAIN, José María: *San Sebastián. Ciudad marítima*, Ob. Cit., pp. 197 y 314. UNSAIN, José María: *Euskal beleazaleak*, Ob. Cit., p. 73.

56 ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIÁN. Archivo Marqueses de San Millán y Villaverde. Leg. 63/483.

57 Ibidem. Leg. 64/503.

58 Ibidem. Leg. 64/508.

59 UNSAIN, José María: *San Sebastián. Ciudad marítima*, Ob. Cit., pp. 130-328.

60 ALTUBE, Fernando: *1857-1873. Guipuzcoa-San Sebastián. Didier Petit de Meurville*, Fundación Kutxa, San Sebastián, 1994, p. s/n.

6.3.2. Atalaya de Ulía

Ubicación:

43° 19' 53" N

1° 57' 41" W

Z = 218 m.s.n.m.

A unos 2.300 m en línea recta desde la Parte Vieja.

El 31 de octubre de 1611 los mayordomos de la Cofradía de San Pedro solicitaron licencia para hacer «una casilla en la montaña de Mirall, para poner la atalaya de ballenas»⁶¹. Mirall o Mirail es como antaño se conocía al monte Ulía, en la vertiente este de la costa donostiarra.

El dato anterior lo corroboraba Lope Martínez de Isasti en 1625 cuando afirmaba⁶²:

«para la pesquería de las ballenas que pasan a vista de la tierra tienen puesto un hombre salariado al cabo de una montaña llamada Ulía en una atalaya, de donde mira cuando pasan y da aviso a la villa con cierta seña: y estando certificados que pasa ballena, van luego los marineros con sus chalupas y armas y la matan; y ayudándose los unos a los otros la traen al muelle y hacen tajadas para la grasa».

Al hilo de esto se nos plantea esta interrogante: si San Sebastián ya tenía atalayero en Urgull, ¿por qué se habilitó otra atalaya en Ulía? Sin respuesta segura, lanzo aquí una hipótesis. A comienzos del siglo XVII la presencia de ballenas había disminuido mucho y, en consecuencia, la competencia entre puertos era cada vez más enconada. Como modo de sacar provecho de su posición, los donostiarras decidieron trasladar la atalaya a un lugar prominente y con mejores vistas, desde donde otear las presas antes que sus competidores de Orío, Getaria y Zumaia. Esta fue, quizás, la razón de que se cambiara el emplazamiento del atalayero en 1611, pasando de Urgull a Ulía.



Mirador de Ulía bautizado como "Peña del Ballenero". Año 1906.

En 1893 empezó a funcionar un tranvía hasta la cima de Ulía que conducía a los turistas al disfrute de sus privilegiadas vistas. Luego se añadirían otros atractivos como un trasbordador aéreo, un campo de tiro y un parque recreativo con diversas instalaciones. También se acondicionan tres miradores naturales a los que se bautizó como Peña del Águila, Peña del Rey y Peña de los Balleneros. Este último se significó con la inscripción siguiente:

«ATALAYA DE LOS
BALLENEROS DE
GUIPUZCOA EN EL
SIGLO X».

61 MÚGICA, Serapio: *Curiosidades históricas de San Sebastián*, Caja Ahorros Municipal de San Sebastián, San Sebastián, 1970, p. 194.

62 MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope: *Ob. Cit.*, p. 506.

Ignoramos si la atalaya construida en Urgull en el siglo XVII estaba exactamente en ese lugar o en otro cercano. Lo que parece más que dudoso a la vista de los datos conocidos (además de que los primeros documentos que citan el lugar de San Sebastián son muy posteriores), es que desde el siglo X en Ulía se apostaran los oficiales del avistamiento de ballenas.

6.4. Orio

Ubicación:

43° 17' 19" N

2° 07' 18" W

Z = 163 m.s.n.m.

A unos 1.200 m. en línea recta desde el casco de Orio.

Su situación estratégica como portón de entrada y salida del río Oria determinaría el interés de su fundación el año 1379 por el rey Juan I de Castilla bajo la denominación de Villa Real de San Nicolás de Orio⁶³. Y esto pese a que la villa carecía de puerto propiamente dicho.

En Orio los barcos que acudían con mercancía o mena (mineral de hierro) para las herrerías atracaban en el río, al pie del casco y de la iglesia de San Nicolás. Los pescadores, como era costumbre, junto a sus casas, atando sus barcas a estacas o *pabas*, o en el arenal de San Juanpea⁶⁴ a los pies de la ermita de San Juan de la Antilla (conocida desde 1584)⁶⁵, entre la punta de Ochoberri-arçe y el pueblo, cerca de la fuente. Un documento de 1648 indica que las chalupas se guardaban «en el arenal o orilla del río de esta villa, en el puesto y lugar acostumbrado»⁶⁶.

Hemos sabido antes, al hablar de la llamada a ballena, que nuestro informante Luis Irastorza oyó a su padre, Manuel Irastorza (1884-1956), que la atalaya de Orio estaba en la zona conocida como Talaikoegia, situada sobre la punta de Aranarri (popularmente Anarri), a un kilómetro aproximadamente de su caserío Itxas-aispe o Itxaspe. Talaikoegia se encuentra a unos 3 km. del casco, y ofrecía muy buenas vistas tanto al este como a la villa, hoy parcialmente tapadas por el arbolado. A sus pies existía un caserío conocido con el nombre de Talaya o Atalaya.

Decía Manuel que allí se ponía un atalayero con *trapos* (banderas) para avisar cuando veía bancos de pesca en la costa. Y que igual se hacía antes con las ballenas. Siendo joven, Manuel fue testigo de la caza de la última ballena del Cantábrico, capturada en aguas de Orio en mayo de 1901.

Ahora bien, es fácilmente observable que la mejor posición para atalayar desde la bocana del Oria se encuentra en la orilla opuesta al casco, en el monte Amezti. Desde ese lugar tanto la visión de la costa como del pueblo son insuperables. Entonces, ¿por qué en ningún documento ni plano aparece una posición de avistamiento en ese lugar, ni tampoco nuestro informante oyó jamás hablar de tal cosa? Simplemente, porque Amezti pertenece a la localidad de Aia que no posee salida al mar. Y porque las relaciones entre pueblos vecinos no solían ser lo suficientemente cordiales para permitir tal usufructo.

Algunos autores han supuesto que pudiera servir de atalaya el mirador de la parroquia, lo cual yo descarto por dos razones: una, porque sabemos que el atalayero de Orio se encontraba en Talaikoegia; y segundo, porque si nos fijamos en todo *lugar con buena visibilidad* para suponer que sirviera de atalaya, podríamos haber citado muchos de los campanarios y también algunas casas de los pueblos de la costa; pero, como sabemos, no existen pruebas que atestigüen este tipo de prácticas.

6.5. Zarautz

Ubicación 1: Santa Bárbara

43° 17' 18" N

2° 10' 50" W

Z = 115 m.s.n.m.

A 600 m. en línea recta desde el casco de la villa.

63 TENA GARCÍA, M^a. Soledad: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval*, Instituto Dr. Camino, San Sebastián, 1997, p. 254.

64 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1885, fol. 19.

65 MURUGARREN ZAMORA, Luis: *Relación de puntos religiosos de Guipúzcoa*, Boletín de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País, año XI, nº 4, San Sebastián, 1955.

66 A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1854, fol. 93v.

Ubicación 2: Talai-punta

43° 17' 28" N

002° 08' 59" W

Z = 81 m.s.n.m.

A 2.000 m. en línea recta desde el casco de Zarautz.

«Esta villa está poblada en un valle apacible en la costa del mar océano con barra, por la cual tienen trabajo los mareantes con sus chalupas a la entrada y salida de la mar, y las tienen en seco a la orilla hasta que hayan de salir a la mar».

Así lo decía Lope Martínez de Isasti en 1611⁶⁷. En efecto, Zarautz carecía de puerto por lo que sus pequeños barcos de pesca atracaban en su arena⁶⁸, pero eso no les impedía participar también en la carrera de la ballena cantábrica. De ahí que su heráldica plasme el perfil de un cetáceo.

En la carta puebla otorgada en 1236, el monarca castellano se reservaba una tira longitudinal de cada ballena que capturasen sus moradores⁶⁹. Todavía en la tardía fecha de 1721 aparece una referencia a las ballenas que se cazaban en Zarautz⁷⁰.

En busca de la atalaya visitamos dos posibles ubicaciones. Por una parte, la zona de la ermita de Santa Bárbara, en un alto sobre la villa, cerca del camino (aún empedrado) que conducía de Zarautz por el alto de Meagas a Getaria. Construida en el siglo XVIII, para sufragar su mantenimiento se postulaban donativos en metálico o en especies, que en el caso de los *arrantzales* de la villa se hacían en forma de partes de ballena (cuando las capturaban). En reciprocidad, se les obsequiaba con *vino chacolín* a cuenta de la ermita en el día de su fiesta.

Una segunda posibilidad sería Talai-punta, en el monte Talaimendi, bajo el caserío Berazadi-Zahar, zona donde hoy se ubica el camping de la villa y sobre el cargadero de mineral de Mollarri o Malla-Harria. Podemos imaginar el puesto junto al camino, en la curva, no lejos de los actuales paneles explicativos de la actividad minera. Un lugar ideal ya que desde allí se ve perfectamente el casco de la villa así como toda la franja litoral desde el cabo Higer hasta Getaria. Aunque se halla a una altitud inferior a Santa Bárbara, la distancia de control -distancia en horizontal- sobre las ballenas que venían desde el este era muy superior. Un paraje idóneo para una atalaya ballenera.

6.6. Getaria

Ubicación:

43° 18' 27" N

2° 12' 03" W

Z = 112 m.s.n.m.

A unos 430 m. en línea recta desde el caso de la villa.

En Gipuzkoa y en Lapurdi, dos son las *Getarias* de Euskal Herria y en ambas la ballena arponeada preside sus armas. Se barrunta que su nombre deriva del latín *cetaria*, que significa establecimiento para la conserva del pescado. Otra interpretación, sostenida por autoridades como Larramendi y Eizquibel, apunta a que Getaria significa «atalaya donde se hacen las señas de humos». Koldo Mitxelena une el concepto *ke*, humo, con el sufijo de profesión *-ari*, de tal manera que *ke-ari* sería el encargado de hacer las señas de humo. Señales que se efectuarían desde el fabuloso mirador de la isla de San Antón cada vez que un barco amenazante o una codiciable presa destacasen sobre la superficie del mar⁷¹.

Una vez más hay que recurrir al lezoarra Lope Martínez de Isasti⁷²:

«Tiene esta villa una isla notable, llamada San Antón por la hermita que está en ella de su nombre. Sirve de atalaya de las ballenas y navíos que pasan, que alcanza veinte leguas de vista; y se trata de hacer en ella una fortaleza para la defensa de la tierra y de la bahía y concha a donde entran navíos a tomar puerto cuando no pueden en otra parte; tiene muelle con un paredón largo hasta la isla».

67 MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope: *Ob. Cit.*, p. 584.

68 CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano: *Los puertos marítimos del País Vasco*, *Ob. Cit.*, p. 146.

69 ERKOREKA, Josu Iñaki: *Ob. Cit.*, p. 75.

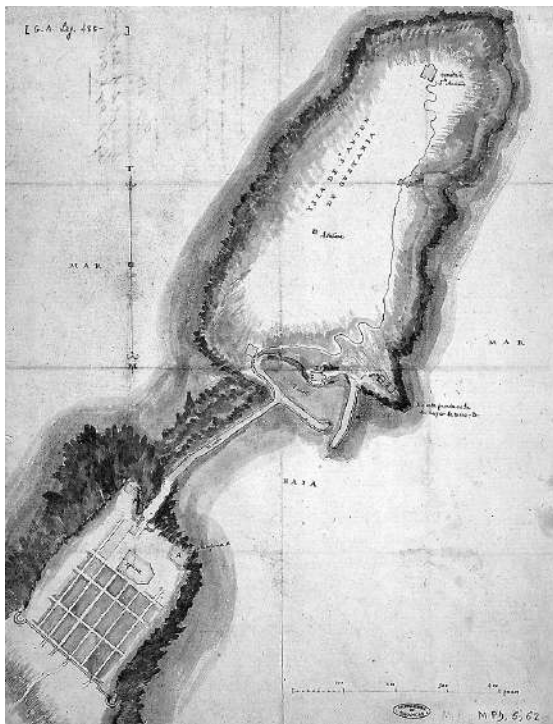
70 A.H.P.G. Secc. II. Leg. 3151, fol. 63 r.

71 AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Getaria: entre el mar, el cielo y la montaña*, Ayuntamiento de Getaria, Getaria, 2000, p. 14.

72 MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope: *Ob. Cit.*, p. 587.

La ya desaparecida ermita de San Antonio Abad o San Antón se encontraba en la parte cimera del monte, cerca del actual faro. Aparece documentada por primera vez en el testamento del gran marino Juan Sebastián Elcano, que en 1526 dona a su favor un ducado de oro. Otro tanto harían muchos vecinos en sus últimas voluntades. Adscrito a ella, el mayordomo de San Antón estaba obligado además de a cuidar el templo a «tener lumbrera para los navegantes (para que) con mal tiempo y de noche reconozcan el puerto e no se pierdan». Es decir, que el ermitaño cumplía funciones de atalayero. Fue destruida al final de la guerra napoleónica, en 1813, durante la retirada de los franceses.

Una posible torre del atalayero viene descrita en *Itsasoari so. Los ojos del mar*. Como tal interpretan sus autores unos restos junto al faro actual⁷³. Pero este dato aparece contradicho por los documentos: en varios planos de c. 1800, 1835 y 1837⁷⁴ se aprecia perfectamente como la ermita se encontraba al norte de la isla y la atalaya en la parte más alta de la misma. El faro y la ermita se situaban a unos 82 m.s.n.m. y el refugio atalayero a 112 m.s.n.m. en una explanada protegida de los vientos del oeste con espléndidas vistas. En esa cota se construyó un recinto militar, el popularmente llamado Katxapo.



Getaria. Plano del año 1837 donde se aprecia la ermita al norte de la isla de San Antón y la atalaya en la parte más alta. (Simancas. Servicio Histórico Militar. G-27-5 T.1, p. 130).



Perspectiva de Getaria desde la antigua atalaya del monte San Antón.

⁷³ Los mismos autores señalan que en ese lugar antaño existió un convento. En los muchos documentos históricos que revisé para la elaboración de mi libro *Getaria: entre el mar, el cielo y la montaña*, no encontré ninguna referencia ni alusión a un posible convento en dicho lugar.

⁷⁴ GÓMEZ PIÑEIRO, Javier, SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio: *Documentos cartográficos Históricos de Gipuzkoa. II. Servicio Histórico Militar*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 1999, pp. 213, 218 y 223.

En el mismo libro se cita otra atalaya en el barrio de Eitzaga, en un promontorio natural sobre los acantilados del cabo de Aitzako, a una cota de 68 metros. Ello viene sugerido por la toponimia de Lasuntalai (traducible como *atalaya de albuces*).

También existe un Talaia en el barrio de Askizu, en un montículo a 141 m.s.n.m., pero sin relación visual alguna respecto a la zona del puerto.

Descartamos estas posibilidades en el entendimiento de que Getaria contaba con una de las mejores atalayas de toda la costa guipuzcoana, la de San Antón, muy cercana al casco, con gran panorámica sobre el océano y a una buena altura.

6.7. Zumaia

Ubicación:

42° 18' 05'' N

2° 15' 19'' W

Z = 83 m.s.n.m.

A unos 500 m. en línea recta desde el casco.



Zumaia, 1885. Monte Talaimendi y el faro.

El monte que se alza sobre Zumaia lleva el nombre de Talaimendi (de Talaia-mendi, monte de la atalaya). Un lugar incomparable para divisar el horizonte marino y comunicar las noticias al puerto por medio de señales como las que más arriba hemos descrito.

En busca del emplazamiento exacto salimos de la villa; pasamos por los restos del viejo caserío Aguirre y ascendemos a la parte más alta del monte, donde tomamos un camino que nace a la derecha para situarnos en el mirador natural que hay entre la punta de Malparaje y Katuplaza. Desde aquí disponemos de las mejores vistas al mar, a la villa y sus arenas.

Aunque antaño la población de Zumaia se encontraba en un terreno algo elevado, formando una pequeña península, creemos que sus pescadores, al igual que lo hacían en otros puertos, dejaban sus barcas en el canal atadas a *estakas* o *pabas*, o en el arenal (hoy conocido como playa de Santiago) donde consta que existieron astilleros. Se menciona el *arenal de Santiago*, por donde discurría el camino de Zumaia a Getaria, en una resolución de las Juntas de la provincia de mayo de 1568.

En un pleito sobre la propiedad de los arenales de fecha 1416 se cita a la ermita de Santiago. Desde 1557, los calafateadores que trabajaban en la construcción de naos en dichos arenales estaban autorizados a hospedarse en casa de la *serora* si tuvieran necesidad. Sabemos que en 1722 se quemó la ermita, y que su rehabilitación se inició tres años después. En 1774 se acuerda su desacralización y pasa a desempeñar funciones de vivienda. A principios del siglo XX la adquirió el pintor Ignacio Zuloaga de cuya mano se restauró⁷⁵.

Existe en Zumaia otro topónimo Talaialde, al pie de Artadi y junto a la ría, pero no parece que guarde relación alguna con el tema que nos ocupa.

⁷⁵ AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Ermitas de Gipuzkoa, Ob. Cit.*, p. 410.

6.8. Deba

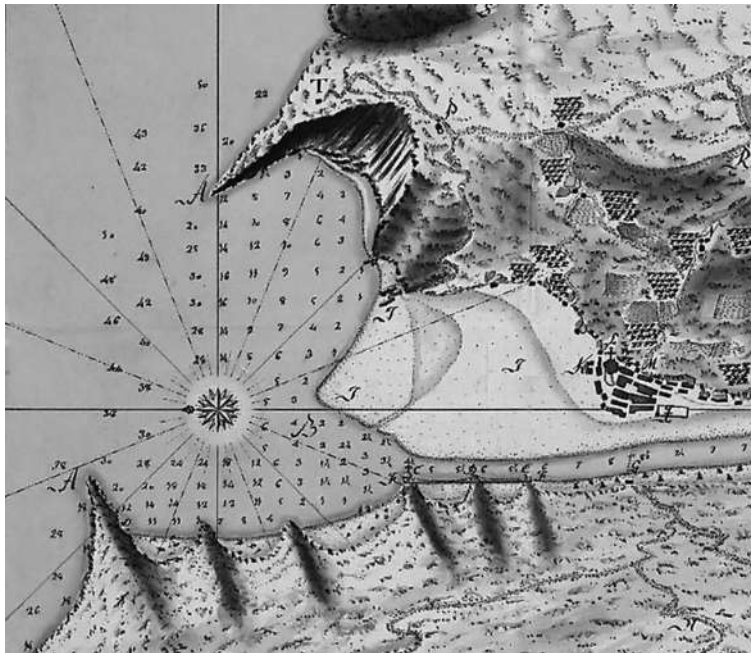
Ubicación:

43° 17' 51" N

2° 20' 31" W

Z = 192 m.s.n.m.

Distancia en línea recta desde la villa: unos 1.000 m.



Plano de Deba de 1783. Obsérvese arriba la 'T' de la atalaya y algo más a la derecha una 'P' que indica la ubicación de la ermita de Santa Catalina. (Archivo General de Simancas)

El investigador y buen amigo de quien suscribe José María Izaga me facilita un plano de 1783 contenido en el Archivo de Simancas donde aparece señalada con una 'T' la atalaya de la villa de Deba⁷⁶.

Hemos explorado de forma detenida y concienzuda la punta del cabo de Aitzundi, bajo la ermita de Santa Catalina, que corresponde a la 'T' del plano. Pero lo que hemos observado es que el emplazamiento desde donde se tienen las mejores vistas del mar, hacia su zona este y al pueblo, es la propia ermita.

Sin embargo, en terrenos del vecino caserío Iparraguirre pervive hoy el topónimo Talaia. ¿Cómo explicarlo? Puede que en 1783 existiera un caserío de nombre Talaya, que diera nombre al terreno, aunque la verdadera atalaya estuviera en lugar más elevado. Recuérdese que esto ocurría en Orio, cuya atalaya estaba en la zona alta y a sus pies había un caserío de nombre Talaya, en paraje de escasa visibilidad pero buen terreno para el cultivo.

Nuestra hipótesis es que la atalaya ballenera de Deba se ubicaría junto a la ermita de Santa Catalina, donde incluso hemos querido advertir, a la izquierda del templo, restos que podrían haber pertenecido a un torreón de vigilancia. Ciertamente es que entre la atalaya y el pueblo se interponía el cabo de Lapari, pero al ser de menor altura no obstaculizaba la transmisión de señales.

Las lanchas las guardarían en el canal, atadas a estacas, y en tiempos de mala mar o peligro en sus arenales.

Sobre la ermita de Santa Catalina contamos con referencias desde 1539. Alcalde y regidores ejercían su patronato. Gracias a la devoción de la *serora* Ana de Goienega, en 1679 se efectuaron importantes obras de restauración, y de nuevo, en 1778⁷⁷.

⁷⁶ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. Plano MPD: 47.080.

⁷⁷ AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Ermitas de Gipuzkoa, Ob. Cit.*, p. 145.

6.9. Mutriku

Ubicación:

43° 18' 25'' N

002° 22' 18'' W

Z = 79 m.s.n.m.

A 900 m. en línea recta desde el pueblo.

En una escritura de 1617 relativa al atalayero se dice⁷⁸:

«Primeramente que porque en todo tiempo referido de suso tienen de costumbre tener un hombre en la atalaya señalada para ver de las dichas ballenas en el puerto de junto a la ermita de San Juan Bautista, donde tiene hecha una casilla o abrigadero».

Este dato resulta sorprendente dado que desde la ermita de San Juan no hay buena visibilidad ni tampoco se conecta con el casco de la villa.

Por su parte, Lope Martínez de Isasti en su pormenorizado tratado publicado en 1625 con referencia a Mutriku señalaba⁷⁹:

«Tiene astilleros donde se fabrican galeones y navíos de todas suertes, que se llevan a Sevilla cargadas de fierro y de otras mercaderías de la tierra; y algunos años van a Terranova por el pescado bacallao, y los marineros que quedan en la tierra, se entretienen en la pesquería ordinaria, y a su tiempo en ballenas, que pasan a luengo de costa por aquel mar Cantábrico, que las matan con mucha destreza; y esto es muy usado en aquel puerto, por que tiene por armas una ballena y un barco sobre ella con un hombre, que amenaza herirla con un arpón y otro en la popa con su remo gobernando».

Y algunos párrafos más adelante: «En la atalaya tiene dos hermitas Santa Águeda y San Nicolás».

La ermita de Santa Águeda tenía en realidad la advocación de Nuestra Señora de la Concepción y Santa Águeda, pero popularmente se la conocía como *Santabata*. De ella se decía⁸⁰:

«Santa bata gaixua
gerren puxkatua
irumilla soldadu
azpian artua».

Surge documentalmente en 1559, y ya hoy sólo quedan algunas paredes.

En el siglo XIX, Pablo de Gorosabel comentaba: «su ensenada tendrá como kilómetro y medio de largo y de poco más de ancho en su embocadura desde la punta de la Talaya a la Burumendi, estrechándose según se va internando»⁸¹.



Talaixa de Mutriku. Mirador cubierto en el emplazamiento de la antigua atalaya ballenera.

78 AZPIAZU, José Antonio: *Ob. Cit.*, p. 49.

79 MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope: *Ob. Cit.*, p. 595.

80 AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Ermitas de Gipuzkoa*, *Ob. Cit.*, p. 283.

81 GOROSABEL, Pablo de: *Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa con un apéndice de las cartas-pueblas y otros documentos importantes (1862)*, Editorial La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, p. 323.

Visitando el terreno observamos que desde ambas ermitas (Santa Águeda y San Nicolás), y mejor aún desde el montículo de Burumendi que se encuentra al pie de la primera, hay buenas vistas de la entrada al puerto, pero no al este, por donde llegarían las ballenas, ya que se interpone la punta de Alkolea. No nos cabe duda, por tanto, que estas posiciones sirvieron como atalayas señaleras, no balleneras, para avisar a los barcos sobre las condiciones de la mar o auxiliar a las embarcaciones en su aproximación a puerto.

La atalaya ballenera de Mutriku se encontraría en el lugar conocido como Talaixa, sobre la punta de Alkolea, tal como lo recuerda un símil de atalaya, a modo de puente de mando de un barco, recientemente realizado en cemento. A unos metros se aprecian restos de arenisca, que bien pudieran ser testigos de las paredes de la antigua casa del atalayero. El paraje ofrece excelente visión de la costa a ambos lados y conecta con el casco de Mutriku por el camino medieval que iba a Deba (hoy sobre la carretera GI-639, tras pasar la punta de Alkolea).

En el siglo XVII el atalayero de Mutriku recibía 60 reales de sueldo, y una gratificación añadida al matarse la primera ballena de la temporada. En el reparto por la muerte de cada ballena se consideraba al atalayero como un componente más de la tripulación.

7. NOTAS FINALES

La antigüedad e importancia que tuvo la caza de la ballena para las poblaciones costeras lo revela la presencia del cetáceo arponeado como motivo heráldico común a muchas de ellas.

Por el investigador Miguel Laburu⁸² conocemos un documento del año 670 sobre el envío a la abadía de Jumieges, a orillas del Sena, entre Ruán y El Havre, de 40 moyos de saín para el alumbrado (un moyo era una medida de capacidad equivalente a 258 litros) provenientes de los puertos vascos de Lapurdi. No aventuramos mucho especulando con que desde la Alta Edad Media existieran *atalayas balleneras* en diferentes puntos del litoral vasco.

En el siglo IX nuestras costas sufren *razzias* vikingas de los *hombres del norte* que llegarían a penetrar hasta Pamplona. Puede que ya entonces se habilitaran *atalayas de control*, que siglos más tarde se harían por mandato para la defensa de los dominios del reino.

Un tercer tipo serían las *atalayas pesqueras*, destinadas a controlar el paso de bancos de peces por nuestras costas. Y, por último, estaban las *portuarias* desde las que se regulaba el tráfico de entrada y salida a los puertos, y se informaba del estado de la mar o de cualquier otro percance que interesara a los *arrantzales*.

Dadas las necesidades y fines, para los tres primeros desempeños (ballenas, control, pesca) posiblemente se utilizaran las mismas atalayas, siendo por el contrario diferentes y específicas las *atalayas portuarias*, situadas más cerca del puerto, con buena visibilidad respecto a los barcos que surcasen en su proximidad pero menor perspectiva en lejanía. De manera que en una misma localidad podrían haber existido varias atalayas en distintas ubicaciones para fines distintos. De hecho, en un documento de 1648 de Orio se dice: «que haya de poner un atalayero desde dicho día en adelante durante dho. tiempo en el mejor puesto de las atalayas que hay en jurisdicción de esta dicha villa»⁸³.

No era extraño que las atalayas estuvieran asociadas a ermitas. En Gipuzkoa las conocemos en Hondarribia, Donostia-San Sebastián, Deba y Getaria; pero también en Bizkaia: San Juan Talako en Lekeitio, Nuestra Señora de la Concepción o *Talako ermitea* en Ea; y en otros puntos del litoral cántabro como es el caso de la capilla de San Antonio en Candas, Asturias. El ermitaño y el atalayero aparecen en ocasiones como figuras unificadas. Era este el caso de la ermita de San Antonio Abad o San Antón de Getaria cuyo cuidador en 1574 cumplía también funciones de atalayero; pero no así de la ermita del Santo Cristo de la Mota de Urgull, en San Sebastián (documentada en 1589), que se hallaba dentro de un recinto militar.

Recogemos en un cuadro la altitud sobre el nivel del mar en donde se ubicaban las atalayas balleneras (de acuerdo con nuestras hipótesis), y la distancia aproximada al puerto o casco de la villa (en metros):

⁸² LABURU, Miguel: *Ob. Cit.*, p. 34.

⁸³ A.H.P.G. Secc. III. Leg. 1854, Fol. 93v.



Lugar	m.s.n.m.	Distancia
Hondarribia	123	1.700
Pasaia	106	500
Donostia Urgull	106	250
Donostia Ulfia	218	2.300
Orio	163	1.200
Zarautz	115	2.000
Getaria	112	430
Zumaia	60	500
Deba	192	1.000
Mutriku	79	900

Esto arroja una altitud media de 127,4 m. sobre el nivel del mar y una distancia media entre la atalaya y el puerto o casco de unos 1.000 metros. Posiciones y distancias adecuadas para que las señales del atalayero pudieran percibirse tanto desde el puerto como desde la mar por medio de humo, banderas o incluso campanas y cohetes. En algunos casos y circunstancias puede que se emplearan varios de estos métodos a la vez. Con el interesante matiz de que mediante un lenguaje de señales se informaba a los receptores de la zona concreta en que se encontraba la ballena, la pesca o el enemigo.

Por toda Gipuzkoa, en fin, quedan rastros de las viejas atalayas ancladas en la toponimia, si bien hay que ser prudentes a la hora de atribuir esa función a todos los lugares que presentan esa denominación. Que son abundantes: caserío *Talaia* en Hondarribia; *Punta de la Atalaya* en Pasaia; *Peña de los Balleneros* en Donostia-San Sebastián; *Peña Talaikoegia* y caserío *Talaya* en Orío; *Talaimendi* en Zarautz y en Zumaia; *Talaia*, en Deba; o *Talaixa*, en Mutriku.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

SOBERÓN, Mikel; PUJOL, Marcel; LLERGO, Yolanda; RIERA, Santiago; JULIÁ, Ramon; DOMÍNGUEZ, Marta: "El Barceloneta I. Una embarcación medieval a tingladillo en Barcelona", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 411-422.



El Barceloneta I.

Una embarcación medieval a tingladillo en Barcelona

Mikel Soberón Rodríguez, Marcel Pujol Hamelink, Yolanda Llergo López, Santiago Riera Mora, Ramon Juliá Bruges, Marta Domínguez Delmás

Recep.: 29.02.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 411-422]

Acep.: 08.05.12

Resumen

El año 2008 una intervención arqueológica en un solar cercano al Port Vell de Barcelona permitió estudiar y localizar una importante área del puerto medieval de la ciudad entre el que destacaría el muelle construido en el año 1477 y un pecio de construcción de casco previo y a tingladillo. El presente artículo realiza una aproximación al pecio Barceloneta I desde diferentes enfoques como los estudios palinológicos, dendrocronológicos, además del estudio histórico y arquitectónico. El conjunto de resultados permite situar la embarcación como la evidencia material de las complejas redes de comunicación marítima entre el Atlántico y el Mediterráneo en época Bajo Medieval así como avanzar en el conocimiento de la construcción naval en este periodo.

Palabras clave: Barcelona, medieval, puerto, pecio, tingladillo.

Laburpena

2008an, Bartzelonako Port Vell-etik gertu zegoen orube batean egindako indusketa arkeologiko bati esker, aztertu eta kokatu ahal izan zen hiriko Erdi Aroko portuaren eremu garrantzitsu bat, bestek beste aipatzekoak dira 1477an eraikitako kaia eta krosko teilakatuko itsasontzi bat. Artikulu honetan hurbilpen bat egiten da Barceloneta I. itsasontzira ikuspegi diferenteetatik, hala, azterketa palinologikoak, dendrokronologikoak, historikoak eta arkitektonikoak azalduko dira. Azterketa horien emaitzetatik ondorioztatzen da itsasontzi hori dela Behe Erdi-Aroan Atlantikoaren eta Mediterraneoaren artean eratutako itsasoko komunikazio sare konplexuen ebidentzia materiala; halaber aukera ematen du garai hartako ontzizintza hobeto ezagutzeko.

Gako-hitzak: Bartzelona, erdi aro, portu, itsasontzi, teilakatze.

Abstract

In 2008, an archaeological dig on a site near Barcelona's Port Vell made it possible to study and locate an important area of the city's mediaeval port, including the dock built in 1477 and a wrecked ship with a lap-joint pre-hull. This article examines the Barceloneta I shipwreck from different viewpoints based on palynological, dendrochronological, historical and architectural analyses. The results present the vessel as tangible evidence of the complex maritime routes between the Atlantic and the Mediterranean in the late Middle Ages and provide more knowledge about shipbuilding in said period.

Key words: Barcelona, mediaeval, port, shipwreck, lap joint.

1. CONTEXTO DEL HALLAZGO

El hallazgo en mayo de 2008 del pecio Barceloneta I, se inscribe dentro de una intervención de largo desarrollo temporal y estratigráfico. El proyecto de construcción de varios edificios de viviendas en los terrenos de la antigua estación de cercanías de RENFE, al lado de la actual estación de Francia de Barcelona, motivó la elaboración de un proyecto de intervención arqueológica por parte del Servei d'Arqueologia del Museu d'Història de Barcelona. Siguiendo los criterios del citado proyecto en agosto de 2006 se iniciaron los trabajos arqueológicos. Como se apuntaba, a comienzos de mayo de 2008 se detectaron los restos del pecio Barceloneta I, aunque en los meses anteriores ya se había localizado alguna pieza aislada como es el caso de un fragmento de quilla o sobrequilla. Para la excavación del mismo se contó con el personal de la empresa CODEX Arqueologia i Patrimoni, así como de la participación de personal del Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (CASC) y de restauradoras de la empresa ABAC Conservació i Restauració. El resultado fue la recuperación de un fragmento de casco de 4,20 m de largo por 2,77 m de ancho, de una embarcación a la cual se pueden añadir el fragmento de quilla antes citado y una pequeña porción de forro localizada a unos 30 m al este del primero¹.



Situación del pecio en Barcelona. Fuente: Google Maps.

Los primeros resultados de esta intervención arqueológica pusieron al descubierto buena parte del baluarte de *Migdia* construido en la primera mitad del siglo XVI junto con una parte del foso y otros elementos defensivos como la cuneta del siglo XVII, la contraescarpa del siglo XVIII o el recinto murario añadido en el siglo XIX. Aunque de cronología más moderna, dentro de esta primera fase de intervención habría que mencionar el primer Depósito Comercial construido en Barcelona una vez derruidas las murallas en la década de los 60 del siglo XIX.

La continuación de la excavación después de esta primera fase se desarrolló desde la cota de 1,50 msnm hasta una profundidad máxima de -7,76 msnm. La potente secuencia estratigráfica se puede resumir en cuatro momentos que aportan interesantes datos sobre la evolución de la fachada maríti-

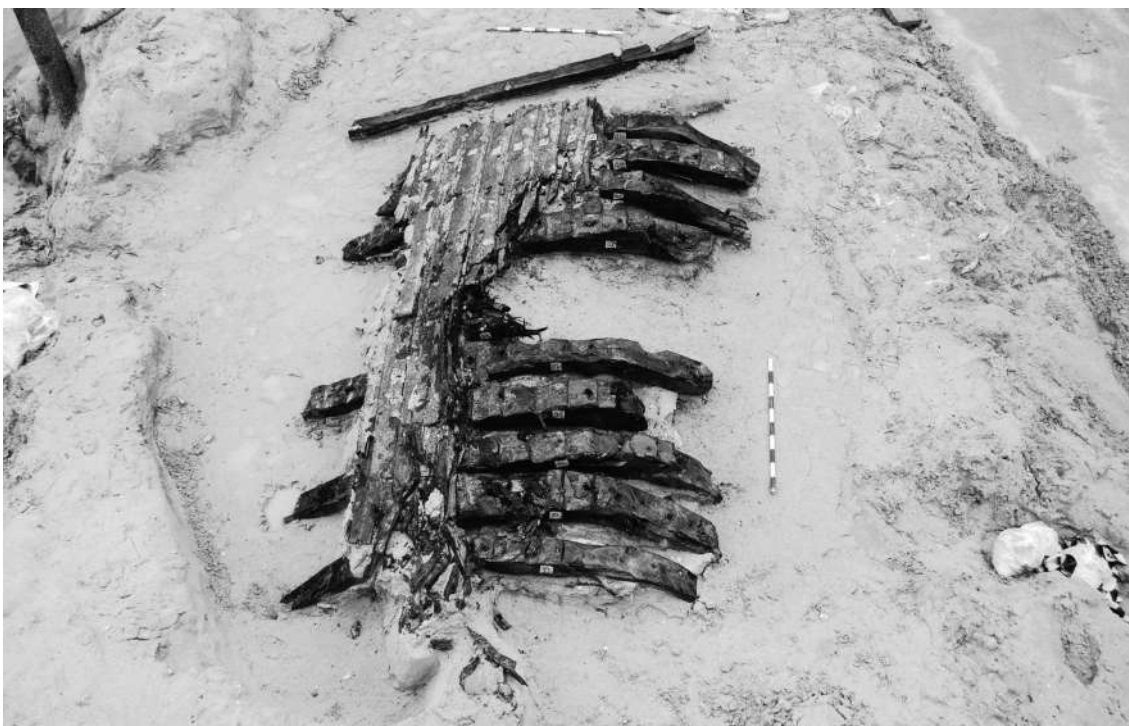
1. Una vez consideradas las opciones sobre su extracción del solar, se optó por un desmontaje pieza a pieza y el traslado a las dependencias del CASC en Girona donde actualmente se encuentra en proceso de conservación.

ma de la ciudad de Barcelona, desde el fondo marino de época tardorromana, hasta la formación de la playa moderna del siglo XVI. Entre estos dos extremos cronológicos, y dejando aparte algunos matices, destaca la primera fase medieval con la formación de un ambiente lagunar hacia finales del siglo IX representado por una potente capa de limos orgánicos de más de 1,50 m de espesor. Este tipo de estratigrafía implica un entorno protegido² en este caso por barras de arena paralelas a la costa, las cuales eran bastante frecuentes en la documentación medieval barcelonesa y recibían el nombre de *Tascha* o *Tasques*. Cabe destacar que es sobre la superficie de esta capa de limos, donde se localizan dispersados los restos del Barceloneta I, hecho que como se verá más adelante permite ajustar la cronología del depósito.

El final de esta configuración costera viene dado por el primer intento de construcción, aproximadamente a unos 500 m al NE, de un muelle iniciado en 1439 que provoca la interrupción de esta dinámica de sedimentación, fracturando el conjunto de barras de arena antes reseñadas y que se traduce, en el contexto del yacimiento, en una potente entrada de arenas finas que cubrían la totalidad de los restos del pecio. Por último, sobre estas arenas, a partir de septiembre de 1477, se proyecta la construcción de un nuevo muelle.

La intervención arqueológica puso al descubierto 80 m de esta estructura, la cual constituye uno de los escasos ejemplos arqueológicos de época medieval de este tipo de obras³.

El pecio Barceloneta I constituye pues un interesante documento arqueológico. Los datos que se exponen a continuación son el fruto de un primer acercamiento a partir de diferentes métodos dirigidos a un mismo objeto, desde la descripción de la arquitectura naval, a las noticias documentales, pasando por los análisis polínicos de radiocarbono y dendrocronológicos.



Visión general del pecio Barceloneta I. Autor: Mikel Soberón.

2. Se trata de medios del tipo *low energy context*, documentados ampliamente en puertos históricos. MARRINER, N. MORHANGE, C.: "Geoscience of ancient Mediterranean harbours.", *Earth-Science Reviews*, 80., 2008, pp. 137-194.

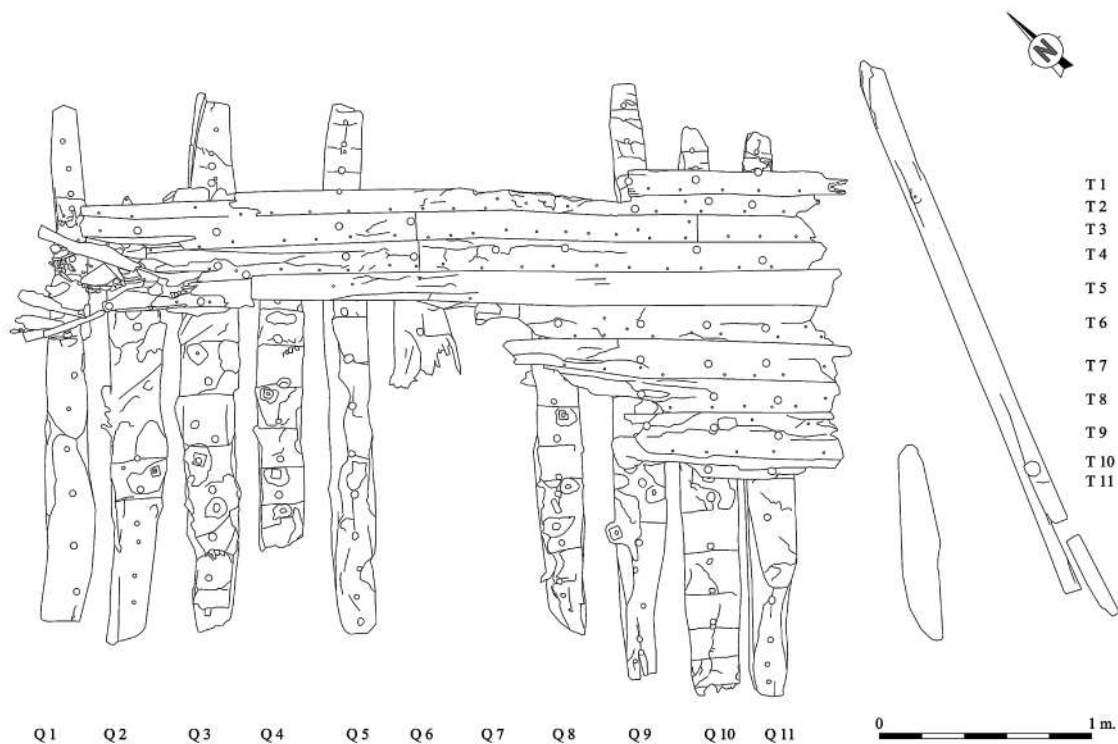
3. Los resultados de la intervención y estudios posteriores sobre el puerto de Barcelona y de la secuencia estratigráfica brevemente expuesta, se pueden consultar en: SOBERÓN, M.: "El port baixmedieval de Barcelona: una visió des de l'arqueologia. L'escullera de 1477 i la troballa d'una vaixell tinglat", *Quaderns d'Arqueologia i Història de la ciutat de Barcelona*. 06, Barcelona, 2010, pp. 134-163. JULIÀ, R.; RIERA, S.: "Usos del sol i activitats productives a Barcelona a partir de l'anàlisi paleoambiental de la llacuna litoral medieval del Pla de Palau", *Quaderns d'Arqueologia i Història de la ciutat de Barcelona*. 06, Barcelona, 2010, pp. 164-177. SOBERÓN, M.: "Que en ell stara segura la maior nau del mon. Tràfic i evolució del port de Barcelona al segle XV", *Quaderns d'Arqueologia i Història de la ciutat de Barcelona*. 08, Barcelona, 2012, pp. 54-78.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL

Los restos de madera corresponden a un fragmento del casco de un pecio. Éste está formado por un conjunto de piezas en conexión que corresponden a diez cuadernas [Q] y once tracas [T] del forro. El pecio se presentaba reposando las cuadernas sobre el lecho marino y mostrando la tablazón del forro por su cara superior.

A primera vista se aprecia claramente la disposición de las tracas del forro a tingladillo. Una observación más detallada nos permite apreciar como las tracas se unen y fijan en la parte que se sobrepone mediante clavos de hierro, que atraviesan la madera de las dos tracas desde el exterior y se remacha desde el interior con una arandela metálica plana y de sección cuadrada, que permite atracar las tablas de las dos tracas.

Todas las tracas se fijaron mediante este sistema de remaches, con la cabeza del clavo al exterior y el remache por el interior. La fijación de las tablas se hizo cuando las cuadernas aún no se habían colocado, por tanto nos encontramos delante de la evidencia clara de un barco construido por el principio de casco previo –y no de esqueleto–. Posteriormente se colocaron las cuadernas, adaptándose a la forma escalonada que presenta el forro, y fijándose a las tablas mediante una cabilla de madera que viene desde el exterior, una por tabla y cuaderna.



Planta del pecio *Barceloneta I*. (Autor: *Codex Arqueologia i Patrimoni*).

2.1. Elementos longitudinales: las tablas del forro

Del forro se conservan once tracas (T1-T11), aunque las cuadernas nos indican la existencia de más tracas en la parte fragmentada (T0 y T1 por un lado, y de T12 a T17 por el otro). Todas tienen unas medidas comprendidas entre 21-25 cm de ancho, por un grosor de 2 cm, mientras que la longitud de la tabla no se aprecia por el hecho de conservarse fragmentada. Aunque aparezca el extremo de alguna tabla, esta no se conserva entera.

Una de las tracas del forro (T3) se encontraba cubierta por otra (T3.1), a causa de una grieta de 105 cm de largo que presentaba la inferior, por tanto debe considerarse a la superpuesta como una tabla de reparación, fijada mediante clavos de hierro.

Todas las tracas se superponen entre sí, presentando una sección en forma de escalera, típica de la construcción a tingladillo, donde una traca cubre en parte a la anterior. Por norma la superficie de solape abarca entre 5 y 7 cm –por lo general suele ser el doble del grosor de la tabla–, presentando una forma biselada más o menos pronunciada.

En el solape de las dos tablas se colocó musgo como elemento impermeabilizante y un clavo de hierro como elemento de fijación. La dirección del clavo iba desde el exterior, atravesando primero la traca superior y después la inferior, hasta quedar la cabeza del clavo contra la tabla, entonces se pasaba una arandela de hierro, de forma cuadrada y con un agujero en medio, para pasar la punta del clavo y remacharlo. Una vez fijada la arandela contra la tabla inferior, se procedió a rematar el clavo de lado en un ángulo de 90°, y por lo que parece, podría ser que en otros casos se cortara y charara el trozo seccionado del clavo contra la arandela.

Todos los clavos presentan una cabeza de 3,5-3,6 cm de diámetro, por una sección cuadrada de 0,6-1 cm, y de 8 cm de largo máximo, mientras que los remaches eran cuadrados, de 4 x 4 cm o 4 x 3,8 cm. La disposición de los clavos con sus remaches a lo largo de las tracas del forro no siguen un espaciado regular, dado que el intervalo entre clavo y clavo varía entre 13 y 17 cm.



Detalle de la cuaderna 2. Se pueden observar los remaches cuadrados y las clavijas de madera. Autor: Mikel Soberón.

2.2. Elementos transversales: las cuadernas

Las cuadernas conservadas son diez, aunque falta una (Q7) en la parte central del fragmento de casco. En principio una cuaderna está compuesta de varenga, en la parte central y sobre la quilla, y de genoles, en los costados, formando los brazos de la cuaderna. En este pecio, la ausencia de la quilla y las dimensiones de los restos arqueológicos no permiten deducir si corresponden a varengas o a genoles, aunque la sección curvada que presentan, nos indicaría que nos encontramos en el pantoque y cerca de la parte central del casco. Por la presencia de los pies de algunas de las piezas (Q11, Q9, Q8, Q5, Q3, Q2 y Q1), el conjunto de elementos transversales podría corresponder a los primeros genoles. De hecho se conservan fragmentos de alguna varenga (Q3) y de segundos genoles (Q10), que se superponen a la pieza inferior de la cuaderna como es habitual en esta tradición constructiva. La primera pieza es la varenga, a la que se superpone el primer genol, y a este el segundo genol.

El grosor de las cuadernas se sitúa entre 18 y 23 cm, aunque se puede observar una alternancia de cuaderna más delgada (18-19 cm: Q11, Q9, Q7, Q5, Q3, Q1) y una de más gruesa (22-23 cm:

Q10, Q8, Q6, Q4, Q2). La clara entre cuadernas varía entre 8 y 17, que nos da un conjunto de cuaderna y clara de 32,5 a 34 cm aproximadamente. En el caso en que se colocaran primero las cuadernas más gruesas y después las delgadas, el espacio entre las cuadernas de mayor grosor sería de 42-46 cm.

Las cuadernas presentan todas ellas un rebaje por su cara inferior, en forma de escalera, para poder adaptarse perfectamente al forro de tingladillo del barco. Una vez colocada la cuaderna contra el forro, ambos se fijaron mediante una clavija de madera, atravesando desde el exterior a la tabla y la cuaderna. El ritmo observado es de una clavija por tabla y cuaderna. La cabeza de la clavija que queda contra la tablazón mide 2,2-2,4 cm de diámetro, mientras que el diámetro de la caña es de 2,2 cm, con una longitud de 17-20 cm. En principio todas son de sección circular, excepto una (en Q9), de sección cuadrada y clavada desde el interior del barco, a través de la cuaderna y sin llegar a tocar el forro, por tanto esta clavija afianzaría a una pieza del sollado, como un palmejar.

Los resultados de la investigación dendrocronológica⁴ aportan algunos datos sobre la materia prima utilizada, que fue identificada como roble (*Quercus* subg. *Quercus*) y su procesamiento. Todas las tablas del forro son radiales, lo cual indica que probablemente fueron procesadas por división del tronco a lo largo de su eje longitudinal en piezas radiales, en lugar de empleando una sierra. Las tablas analizadas contienen entre cerca de 100 y 170 anillos y ninguna presenta anillos de albura ni la médula del árbol. Estas características apuntan a que los árboles de los que se extrajeron eran relativamente longevos (mínimo 120 años). Por el contrario, las tres cuadernas estudiadas presentan centro y albura, calculándose las edades de los árboles aproximadamente entre los 30 y los 70 años. Aunque la diferencia de anillos entre las cuadernas es considerable, el tamaño de las mismas es muy similar, lo que indica que los árboles fueron seleccionados por su forma y diámetro.

2.3. La construcción de casco previo y forro a tingladillo

El principio de construcción de este barco se basa en la fábrica del eje longitudinal, formado por la quilla, la roda y el codaste, para seguir después con la traca de aparadura, seguido del resto de las tracas, fijadas todas ellas a tingladillo, mediante clavos y remaches⁵. La forma del casco corresponde a una concepción longitudinal, dado que son los elementos longitudinales (quilla, roda y codaste y tracas del forro) los que determinan la forma del casco y constituyen a la vez su estructura principal. Las cuadernas, sin embargo, en el principio de casco previo solo actúan como elementos de refuerzo del casco, sin intervenir en la concepción de su forma –como ocurre en el principio de construcción con esqueleto previo–. Las cuadernas son por tanto sólo un elemento secundario en el conjunto de la estructura; refuerzan al forro y son la base donde se asienta el cargamento.

Los restos conservados muestran claramente el principio de casco previo utilizado, al presentar unas tracas unidas a tingladillo mediante clavos y remaches, siendo estos remaches tapados posteriormente por las cuadernas que se aplicaron por el interior del casco contra el forro.

El principio de casco previo y con la tablazón dispuesta a tingladillo pertenece a la tradición atlántica, por tanto alóctona a Barcelona. En la historia de la construcción naval en el Mediterráneo el principio constructivo de casco previo se utilizó durante toda la Antigüedad, pero con un sistema de fijación de las tablas del forro entre sí mediante ligaduras o bien mediante un complejo sistema de mortajas, lengüetas y clavijas de madera. Este principio constructivo desaparece en el Mediterráneo a partir del siglo VI-VII d.J.C. cuando se impone lentamente un nuevo principio constructivo revolucionario en el que la forma del casco se concibe a partir de las cuadernas, y unas piezas transversales formadas por diferentes piezas –varengas y genoles– unidas entre sí y con una función claramente estructural.

Coincidiendo con el ocaso del Imperio Romano de Occidente y las expansiones bárbaras tanto por tierra como por mar, se expande por todas las costas atlánticas una tradición de construcción naval que tenía su origen en el Mar Báltico: el principio constructivo de casco previo y a tingladillo. Este principio constructivo lo utilizarán los carpinteros de ribera de las costas del Báltico, Mar del Nor-

4. DOMÍNGUEZ DELMÁS, M.: *Investigación dendrocronológica del pecio Barceloneta I*, Informe inédito número 2009091 de la Fundación Ring (Stichting Ring – Nederlands centrum voor Dendrochronologie), 2009.

5. POMEY, P.; RIETH, E.: *L'Archéologie navale*, Paris, 2005. CRUMLIN-PEDERSEN, Ole: "Nordic clinker construction", in HOCKER, F.M.; WARD, C.A. (eds.): *The Philosophy of Shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships*, College Station, Texas A&M University Press, 2004, pp. 37-63.

te y costa atlántica hasta la desembocadura del Duero. Mientras que la construcción de esqueleto y con el forro a tope que se impone en el Mediterráneo se expandirá a su vez hacia el Mar Negro y hacia el Atlántico hasta llegar al Duero, límite entre las dos tradiciones. A partir del siglo XV y principios del XVI el principio constructivo mediterráneo de esqueleto y forro a tope se impondrá gradualmente en la construcción de los barcos de mayor porte de las costas atlánticas y bálticas, reservándose el tingladillo para las embarcaciones menores (pesca, auxiliares, etc.) hasta nuestros días.

La presencia de embarcaciones a tingladillo en el Mediterráneo, y en concreto en las costas catalanas se documenta a partir del siglo XIV y buena parte del XV⁶, y estos son en su mayoría procedentes del Cantábrico, conocidas como “baioneses”, “biscaïnes”, “castellanes” o “tinclades”, aunque son en su mayor parte vascas o cántabras, como veremos más adelante. Por tanto, a partir de su arquitectura el pecio podría fecharse en el siglo XIV o XV y su origen se encontraría en el Cantábrico. Si comparamos el pecio con otros conocidos del mismo período (siglos XIV-XV) y mismo origen (Aquitania-Cantábrico), veremos como las características de todos ellos coinciden en su mayor parte⁷. Estos pecios son:

Urbieta (Gernika). Embarcación menor, de unos 11 m de eslora, dedicado al transporte de mineral de hierro, fechada la madera del casco por C 14 en 1450-1460⁸.

Aber Wrach'1 (Bretaña). Barco de unos 25 m de eslora y 8 de manga, con una datación de primera mitad del siglo XV. Se atribuye este pecio al barco de un mercader inglés llamado Marquez y que se hundió el año 1435, aunque el origen de la construcción del barco se sitúa en Aquitania o la costa del Cantábrico⁹.

Newport-Casnewydd (País de Gales). Barco de unos 26 m de eslora conservados, probablemente la eslora total original llegaría a los 35 m, por una manga de 8 m, con un porte de 100-200 toneladas. Se trataría de una nao dedicada al comercio entre la Península Ibérica e Inglaterra. Su origen se sitúa en el litoral cantábrico-aquitano, donde fue construido entre los años 1445-1456, y hundido a partir del 1468-1469¹⁰.

Cavalaire (Provenza). Barco de 70-100 toneladas de porte, de origen cantábrico, con una datación entorno al año 1479 –de hecho una reparación realizada seguramente en un puerto provenzal–. A diferencia de los anteriores, en este caso nos encontramos delante de una construcción de tipo mixto, con un principio constructivo de esqueleto, y forro a tope para la obra viva y a tingladillo para la obra muerta¹¹.

6. PUJOL, M.: “Els vaixells tinglats a la Catalunya medieval”, Actes del 1er. *Congrés d'Història Marítima de Catalunya*, Barcelona, 2006 (soporte digital).

7. Los restos arqueológicos correspondientes a embarcaciones medievales a tingladillo localizados en Portugal no aportan gran información: Alfeizer o (al norte de Lisboa), una cuaderna aislada a tingladillo, del siglo X-XI. ALVES, F.: “Arqueologia subaquática em Portugal”, *Correio de Arqueonáutica*, 1, 1992, pp. 3-10. ALVES, F.; BLOT, J. S. et alii: “Vestígios de naufrágios da antiguidade e da época medieval em águas portuguesas”, *Congresso do Mar (Nazaré, 1 e 2 de Abril de 2005)*, 10. Arade B (Algarve), una cuaderna aislada a tingladillo sin datar. BETTENCOURT, J.; CARVALHO, P.; CALEJA, P.: *Relatório dos trabalhos efectuados em 2002 nos sítios Arade B2 e C no âmbito do projecto ProArade*, CNANS (Trabalhos do CNANS, 11), Lisboa, 2003. Ria de Aveiro F (al sur del Duero), construcción de tipo mixto, con la superestructura de popa a tingladillo, de finales del siglo XV o inicios del XVI. RODRIGO, R.: *Relatório preliminar da escavação arqueológica de emergência dos destroços do navio Ria de Aveiro F*, CNANS (Trabalhos do CNANS, 6), Lisboa, 2002. Ria de Aveiro G (al sur del Duero), cuaderna aislada y tablas a tingladillo, fechado en el siglo XIV-XV. ALVES, F.; VENTURA, P.: *Relatório da intervenção arqueológica de emergência no sítio dos destroços do navio do século XIV/XV Ria de Aveiro G*, CNANS (Trabalhos do CNANS, 31), Lisboa, 2005. ALVES, F.; BLOT, J.S. et alii: “Vestígios de naufrágios...”

8. RIETH, E.: “L'épave d'Urbieta (Gernika): une embarcation à clin du milieu du XV siècle. Étude préliminaire”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2006, pp. 603-616. IZAGUIRRE, M.; VALDÉS, L.: “Avance de excavación del pecio del siglo XV de Urbieta (Gernika)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 1998, pp. 35-41. IZAGUIRRE, M. VALDÉS, L. MATES, J. M. PUJANA, I.: “State of the excavation works of the 15th century shipwreck in Urbieta (Gernika, Spain)”, in ALVES, F. (ed.): *Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition. Hull remains, manuscripts and ethnographic sources: a comparative approach*, Lisboa, 2001, pp. 499-454. RIETH, E.; IZAGUIRRE, M.: “El pecio medieval de Urbieta (Gernika)”, in UNSAIN, J. M. (dir.): *La memoria sumergida. Arqueología y patrimonio subacuático vasco*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2004, pp. 142-151.

9. L'HOURL, M.; VEYRAT, E.: “The French Medieval Clinker Wreck from Aber Wrach'1”, *Crossroads in Ancient Shipbuilding...*, pp. 165-180. L'HOURL, M.; VEYRAT, E.: “A mid-15th century clinker boat off the north coast of France, the Aber Wrach'1 wreck: A preliminary report”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 18.4, 1989, pp. 285-298. L'HOURL, M.; VAN DE MOORTELE, A.; RICHEZ, F.; VEYRAT, E.; DAVEAU, I.; RIVAL, M.; ROMAN, R.; BOMPAIRE, M.; FROGET, C.; GUIBAL, F.; JOVET-AST, S.; BAILLY, G.; MIGAUD, P.; PEREZ, M.; PLU, A.; QUERRE, G.; RUAS, M. P.; STERNBERG, M.; ÉVIN, J.: “Un exemple de développement de l'approche pluridisciplinaire en archéologie sous-marine: l'épave Aber Wrach'1”, *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, vol. 86, 10-12, 1989, pp. 451-457.

10. HOWELL, J.K.: “The Newport's Ship”, *Current Archaeology*, 184, 2003, pp. 176-181. ROBERTS, T.P.: “Llong Casnewydd: the Newport Ship – A Personal View”, *The International Journal of Nautical Archaeology*, 33.1, 2004, pp. 158-163.

11. DELHAYE, M.; LOEWEN, B.; THIRION, G.: *Épave médiévale de Cavalaire, Bilan Scientifique*, Paris, 1995, pp. 54-56. LOEWEN, B.; DELHAYE, M.: “Oak growing, hull design and framing style. The Cavalaire-sur-Mer wreck, c. 1479”, in BLUE, L.; HOCKER, F.; ENGLERT A. (eds.): *Connected by the Sea. Proceedings of the Tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 2003*, Oxbow Books, Oxford, 2006, pp. 99-104. DELHAYE, M.: “L'épave médiévale de Cavalaire: un exemple de l'évolution navale architecturale avant la Renaissance”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 1998, pp. 43-48.

En toda la región báltico-atlántica, donde era común la construcción de casco previo y a tingladi-llo, conocemos particularidades donde la arqueología naval ha permitido identificar la existencia de tres tradiciones: la escandinava, la báltica y la frisona-alemana. La mayor parte de los historiadores están de acuerdo en que la construcción naval vasca sigue en buena parte la tradición nórdica o escandinava, de la que muchos de los detalles perviven hasta el siglo XVI, en el que se conoce como construcción vasco-ibérica.

La tradición nórdica-escandinava se distingue por el uso de¹²:

Clavos de hierro en la unión de las tablas del forro, desde el exterior hacia el interior. Los pecios de Urbieta, Aber wrach'1 y Newport coinciden en esta característica.

Arandelas cuadradas en dichos clavos de hierro, por el interior, y rematada la punta del clavo en 90°¹³. Los tres pecios anteriores vuelven a coincidir en el uso de arandelas cuadradas.

Las clavijas de madera para fijar las cuadernas al forro, también van desde el exterior hacia el interior. Todos los pecios disponen de este sistema de fijación.

A las que se añaden algunas particularidades específicamente vascas (o cantábricas) como el uso de:

Musgo entre tracas como elemento impermeabilizante. También aparece en Aber wrach'1 y Urbieta, mientras que en Newport se utilizó pelo animal.

Madera de roble (*Quercus* subg. *Quercus*) en todas las piezas de la estructura (forro, cuadernas y clavijas). Todos los pecios comparados tienen roble en la totalidad de las piezas de madera del casco, con la excepción del uso de madera de haya (*Fagus sylvatica*) para la quilla¹⁴.

Un escantillón de mayores dimensiones para las cuadernas y unas claras más estrechas. Aunque estos dos últimos aspectos denotarían seguramente que nos encontramos delante de un barco de mayor porte, y que debe soportar una carga más voluminosa y pesada. Esta característica aparece también en los pecios de Aber wrach'1, Newport y Cavalaire; mientras que en Urbieta, dado el tipo de embarcación menor, las cuadernas son menos gruesas y el espaciado entre cuadernas mayor.

La utilización de robles de 70 años de edad en la fábrica de las cuadernas¹⁵. Esta característica se repite en Cavalaire, donde la mayoría de los primeros y segundos genoles tienen entre 60 y 70 años. Brad Loewen opina que el suministro de madera en el País Vasco daba unas piezas con unas medidas y formas estándares y sugiere una relación estrecha entre construcción naval y política forestal. La edad de la madera de roble utilizada para cuadernas se repite en pecios de origen vasco más recientes, como el galeón *San Juan* de Red Bay (Canadá) hundido en 1565¹⁶.

Una última aportación a partir del análisis de la estructura nos permite determinar a qué parte del barco corresponde el pecio. El forro a tingladillo indica que la traca más próxima a la quilla (obra viva) sería la T17, mientras que la traca T-1 sería la más próxima a la línea de flotación (obra muerta). La proa nos la indica la presencia de un escarpe en bisel entre dos tablas de la misma traca, que como es corriente en la construcción a tingladillo (por ejemplo en Aber wrach'1 y Urbieta)¹⁷, la parte que cubre a la posterior suele ser la tabla situada a proa. En el pecio aparecen dos empalmes de tracas, una en la traca T4, sobre la cuaderna Q6, en que la media junta biselada mide 7 cm de largo, siendo la tabla que cubre la que se encuentra entre Q1 y Q6, por tanto la situada hacia proa; y la segunda en la traca T3 sobre Q1 con un aspecto y orientación similar.

Debemos pensar que el fragmento conservado del pecio no está colocado según su posición original, sino que está cabeza-abajo, por tanto si le damos la vuelta, podemos ver como este corresponde a la parte central, del pantoque y del costado de babor. Y en cuanto a las dimensiones del barco, si comparamos las medidas de la tablazón, de las cuadernas y de las claras del Barceloneta I con

12. CRUMLIN-PEDERSEN, O.: "Nordic clinker construction" ...

13. MCGRAIL, S.: "To Clench or To Rivet: That is the Question", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 33.1, 2004, pp. 149-153.

14. LOEWEN, B.: "Ships and Shipbuilding. Recent Advances in Ship History and Archaeology, 1450-1650: Hull Design, Regional Typologies and Wood Studies", *Material History Review / Revue d'histoire de la culture matérielle*, 48, 1998, pp. 45-55.

15. DOMÍNGUEZ DELMÁS, M.: *Investigación dendrocronológica* ...

16. GRENIER, R.; LOEWEN, B.; PROULX, J. P.: "Basque Shipbuilding Technology, c. 1560-1580", *Crossroads in Ancient Shipbuilding*..., pp. 137-142.

17. "The orientation of all these scarves, with their outer ends facing towards the same end of the ship, allowed us to identify it as the stern. The reason for such an arrangement is that the seams are submitted to less water pressure when the ship is under way". L'HOUE, M.; VEYRAT, E.: "A mid-15th century clinker boat...", pp. 286. RIETH, E.: "L'épave d'Urbieta (Gernika)...", pp. 605.

el resto de pecios de origen vasco-cántabro, se aproxima más al de Aber wrach'1 y al de Cavalaire, aunque en este último caso la tablazón del forro a tingladillo corresponde a la obra muerta, en que por norma suele ser de menor grosor. Por tanto las dimensiones generales se situarían por debajo del de Newport y por encima del de Urbieta –el menos parecido-; su eslora se situaría en torno a los 20-25 m y con un porte de no más de 100 toneladas.

3. LA CRONOLOGÍA

En la cronología del pecio es obligado y evidente separar dos momentos, por un lado el momento de construcción y por el otro el depósito final del mismo.

La fecha de construcción del barco *Barceloneta I*, deducida a partir de la datación de C 14 de una muestra de musgo procedente de la construcción, proporcionó una fecha radiocarbónica calibrada a 2 sigmas de 1310-1440 cal d.C.. Dentro de este intervalo, se ha considerado que la fecha de construcción más probable corresponde al año 1410 cal.d.C., valor intermedio entre la edad más reciente obtenida en la muestra de musgo y la de 1395 cal d.C., fecha de máxima probabilidad obtenida en los sedimentos infrayacentes al pecio¹⁸.

El contexto estratigráfico en el que se encontró el *Barceloneta I* permite acotar el depósito final del pecio con bastante precisión. Su situación en la superficie del fondo lagunar de limos, en el último momento de existencia del mismo, permite plantear la fecha de *circa* 1439. En esta fecha la construcción del muelle provoca la entrada de arenas que cubren los restos de la embarcación. Igualmente los materiales de este estrato aportan una cronología que en ningún caso va más allá de mediados del siglo XV¹⁹.

En cuanto al proceso que conduce a la formación del pecio, habría que destacar algunas informaciones documentales que pueden aportar alguna luz sobre este aspecto. Se trata de la noticia de dos naufragios con diferente fecha recogidos en el diario del *Consell de Cent*, órgano de gobierno de la ciudad de Barcelona²⁰. Con distintas fechas, 1420 y 1426 respectivamente, se recogen sendas noticias de naufragios en la playa de la ciudad. En los dos casos, entre otras naves, se destaca la presencia de naves *castellanes*²¹. La identificación del *Barceloneta I* con alguna de estas embarcaciones no es sino una hipótesis. Aun así, hay algunos factores que vale la pena considerar. Como se ha expuesto en el apartado correspondiente, el casco del *Barceloneta I*, presentaba en poco espacio un mínimo de dos reparaciones, y como se describe más adelante, un embreado realizado posiblemente en el Mediterráneo. Igualmente destaca el hecho de que los agujeros de las cabillas a la altura de la desaparecida cuaderna 7 se conserven íntegros, fruto de un posible despiece. Estos dos factores apuntan a la posibilidad que alguna de esas *naus* castellanas que nos da la documentación de archivo, ya muy envejecida, quedase varada en la playa y fuera progresivamente despiezada, hasta que un golpe de mar hubiera arrastrado algunos fragmentos mar a dentro, formando así nuestro pecio²².

4. EL ORIGEN DE LA EMBARCACIÓN

Para precisar el origen de esta embarcación contamos con datos de origen diverso, entre los que estarían los análisis dendrocronológicos, los polínicos, la propia arquitectura naval ya expuesta y la

18. JULIÀ, R.; RIERA, S.: "Usos del sòl ..."

19. En el caso de los materiales arqueológicos, los mejores elementos de datación han sido las cerámicas valencianas recuperadas y algunos fragmentos de importaciones italianas. Vid. SOBERÓN 2012.

20. SCHWARTZ LUNA, F.; CARRERAS CANDI, F. (eds.): *Manual de novells ardit. Dietari del Antich Consell Barceloní, vol I (1390-1446)*, Barcelona, 1892.

21. El dos de marzo de 1420: *per gran fortuna de vent et de mar et vengueren V naus en terra ço es la nau d'en Pujalt et la den Anthoni Bertran, la nau dels barques, la nau den Oldomar de Sant Feliu de Guixols et una nau castellana*. El siete de noviembre de 1426: *per gran fortuna tempestuosa moguda en la mar en plaia de Barchinona se perderen dues naus ab certs carrechs e havers ço es la nau den Janer e una nau castellana*. SCHWARTZ LUNA, F.; CARRERAS CANDI, F. (eds.): *Manual de novells ...*

22. El despiece de embarcaciones o la conservación de viejas embarcaciones varadas en la playa se documenta en Barcelona a través de algunos ejemplos. Es el caso de la *nau Juliola* que en 1439 se pretendía usar para la construcción del muelle hundiéndola cargada de piedras, la cual en 1439 ya llevaba tiempo sin navegar. Más elocuente es el caso de la galera *Sant Marc* que en 1452 cuando se despieza para construir un puente en Sant Boi del Llobregat, ya llevaba más de treinta años sin navegar. En el contexto de la excavación arqueológica, el hallazgo en un conjunto estratigráfico más de 30 años posterior al del pecio, de piezas de madera de embarcación tinglada, reafirmarían esta hipótesis.

documentación de archivo. Las series de anillos obtenidas por medios dendrocronológicos de tres cuadernas, dos tablas y varios fragmentos de un número indeterminado de tablas del forro han sido comparadas con cronologías de referencia de roble del centro y norte de Europa. Dicha comparación no ha resultado en una datación, por lo que es probable que ésta proceda de alguna zona donde no existen actualmente cronologías de referencia que cubran los siglos X al XVI y se constrúan embarcaciones a tingladillo²³. Con la debida precaución, el área comprendida entre el sur del Loira y el norte de Portugal es por tanto un área de procedencia probable.

Existen algunos antecedentes de estudios polínicos de pecios con objetivos similares a los aquí planteados, que han demostrado que las resinas y sus productos transformados como breya y pez localizados entre las maderas constituyen materiales adecuados para el análisis polínico²⁴. En el presente caso, se han realizado análisis polínicos de muestras de musgo utilizado en la construcción del pecio y de resinas aplicadas en reparaciones posteriores de la embarcación²⁵. Los musgos constituyen, en vida, excelentes captadores polínicos que suministran una imagen fiable del paisaje vegetal del entorno. Por esta razón el estudio polínico del musgo recuperado puede aportar datos sobre su origen geográfico y, por tanto, deducir el lugar de construcción de la embarcación.

Los datos obtenidos indican que los espectros polínicos de las tres muestras de resina aplicadas en sucesivas reparaciones difieren del espectro del musgo correspondiente al momento de construcción del Barceloneta I, por lo que la construcción del pecio y algunas de las reparaciones sufridas se realizaron en diferentes astilleros.

El contenido polínico de dos de las resinas indica que éstas contienen resina de pino o de alguno de sus derivados. En estas muestras se documentan puntualmente tipos polínicos de origen mediterráneo como olivo (*Olea*).

El diagrama de difracción de la resina mostró un alto fondo atribuible al contenido de material orgánico así como un conjunto de especies minerales correspondientes a cuarzo, microclima y saponita. Para la determinación de la fracción orgánica se analizó la muestra en IR que dio como resultado el espectro de la colofonia (resina de pino). Por consiguiente el material beige que aparecía entre las juntas del barco puede atribuirse a una preparación de colofonia mezclada de una arena silíceo cuya explotación histórica se conoce en la cercana elevación de Montjuïc.

Por otra parte una tercera resina está compuesta principalmente por polen de Cannabaceae acompañado de Poaceae, Caryophyllaceae y Pinus, por lo que se deduce que se trata de una reparación realizada con fibras y/o resinas de cáñamo, posiblemente untadas con resina de pino o algún producto derivado.

El espectro polínico del musgo evidencia el predominio de Ericaceae con valores de hasta el 38%, que incluye *Erica* y *Calluna*, este último taxón característico de zonas húmedas y suelos ácidos. Además, se observa la presencia de helechos (20%) y de árboles mesófilos característicos de regiones húmedas y templadas como abedul (*Betula*), aliso (*Alnus*), avellano (*Corylus*), sauce (*Salix*), fresno (*Fraxinus*), castaño (*Castanea*), roble (*Quercus caducifolia*) y nogal (*Juglans*). Otros integrantes arbustivos del espectro polínico son hiedra (*Hedera helix*), vid (*Vitis*), genista/tojo (*Ulex*) y Thymelaeaceae. Cabe señalar que este espectro polínico difiere sensiblemente del documentado en la costa catalana durante el s. XV²⁶. Estos espectros presentan similitudes con los obtenidos en zonas del litoral cantábrico. Sin embargo, en las secuencias polínicas vasco-cantábricas aparecen otros taxones de tendencia más húmeda como haya (*Fagus*), tilo (*Tilia*), olmo (*Ulmus*) y arce (*Acer*), árboles que están ausentes en la muestra de Barceloneta I²⁷. En estas secuencias, los valores de polen arbóreo siempre son superiores. Así, por ejemplo, algunos diagramas polínicos de contextos cantábricos para esta época ponen de manifiesto una escasa cubierta arbórea, formada principalmente por *Quercus*, *Corylus*,

23. DOMÍNGUEZ DELMÁS, M.: *Investigación dendrocronológica...*

24. MULLER, S.D.: "Palynological study of Antique shipwrecks from the western Mediterranean Sea, France", *Journal of Archaeological Science* 31, 2003, pp. 343-349.

25. Estas muestras fueron tratadas con el método clásico descrito en palinología, con algunas modificaciones en FAEGRI, K. e IRVENSEN, J.: *Textbook of pollen analysis*, 4ª ed., New The Blackburn Press, Jersey, 1989. Además una muestra de resina de color beige que incluía abundante arena fue analizada para determinar su composición mineralógica mediante difracción de rayos X.

26. En este sentido RIERA, S.: *Evolución del paisaje vegetal holoceno en el Pla de Barcelona, a partir de los datos polínicos...* Barcelona, 1995.

27. GARCÍA-ANTÓN, M.; RUIZ ZAPATA, B. y UGARTE, F.M.: "Análisis geomorfológico y palinológico de la turbera de Saldropo (Barazar. Zea-nuri/bizkaia)", *Lurralde*, 12. 1989, pp. 25-44.

Betula, *Alnus*, con un extenso substrato arbustivo de Ericaceae y *Calluna* y una alta representación de algunos taxones herbáceos como Cyperaceae y Poaceae²⁸. Así, los espectros polínicos documentados en la zona cantábrica de la Península Ibérica parecen ser más acordes con el obtenido del musgo. Sin embargo, esta posible área de origen alcanzaría como extremo meridional el sur de Galicia, a partir de donde los diagramas polínicos ya evidencian la presencia de olivo en época medieval²⁹, taxón que no se documenta en el musgo analizado en el barco Barceloneta I³⁰.

Como se ha puesto de manifiesto anteriormente, la cuestión radica en la amplia área de distribución de algunos tipos polínicos encontrados. La presencia/ausencia de tipos polínicos apunta a la costa Cantábrica como lugar de construcción del Barceloneta I, con reparaciones realizadas muy probablemente en el área mediterránea.

Los datos expuestos hasta este momento parecen apuntar a la construcción del Barceloneta I en algún punto del norte de la Península Ibérica y Aquitania.

La presencia de embarcaciones cantábricas y vascas en particular en el Mediterráneo, ha estado extensamente estudiada por María Teresa Ferrer Mallol y publicada en diversas ocasiones en esta misma revista³¹. Igualmente la llegada de embarcaciones gallegas a Barcelona, no tan conocida, ha sido destacada en estudios dedicados al comercio, sobre todo de pescado, y a la proyección marítima de la Galicia medieval³². La documentación de archivo indica que en los siglos XIV y XV los barcos atlánticos que venían al Mediterráneo eran en su mayor parte procedentes de un área muy concreta: País Vasco y Cantabria. Y éstas eran del tipo nao, coca o barcha, a veces con el epíteto "castellana", por ser del reino de Castilla, "baionesa" también por un origen en este caso vasco, "biscaína" como se llamaban a las procedentes del País Vasco y Cantabria –aquí no hacían diferencias tanto eran vizcaínos los de Vizcaya, como Guipúzcoa, como Cantabria–, aunque la verdadera diferencia no era solo el origen sino también la tecnología naval utilizada: timón de codaste, vela cuadra y forro a tingladillo, y finalmente "tinclada" por el aspecto exterior del casco, a tingladillo –cuando ya no quedan otras diferencias técnicas visibles que las diferencian de las mediterráneas³³–.

En Barcelona, entre los años 1420 y 1442, parece ser más frecuente el término *castellana*, solo utilizado en el caso de embarcaciones tipo *nau* o *barxa* y en los casos en que conocemos el patrón, referido a barcos de origen cantábrico, no aplicándose a otras zonas de la península. Por tanto se podría sugerir que el término *castellana*, en fechas relativamente tardías, casi a mediados del siglo XV, aun actúa no como referencia geográfica sino como sinónimo de embarcación tinglada.

Por tanto nos encontraríamos entre dos áreas geográficas diferenciadas, como también se ha visto en el análisis polínico, que en los dos casos, al menos hasta la primera mitad del siglo XV, construyen embarcaciones a tingladillo. Para precisar el origen del Barceloneta I es interesante aproximarse al tipo de embarcaciones que llegan al puerto de Barcelona en el siglo XV. Para ello contamos con los detallados libros del *ancoratge*³⁴, impuesto cobrado en Barcelona desde 1439 para la financiación de las obras del puerto y en función del arqueo de las embarcaciones expresado en *botas*. Esta documentación recoge el tipo de embarcación, nombre de patrón, puerto de origen y arqueo. Si bien solo ocasionalmente se cita el origen del patrón, en el caso de los marinos vascos, su procedencia es fácil de discernir a partir de sus nombres. En el caso de los gallegos y otros castellanos la determinación es

28. SANTOS, L.; VIDAL ROMANI, J.R. y JALUT, G.: "History of vegetation during the Holocene in the Courel and Queixa Sierras, Galicia, Northwest Iberian Peninsula", *Journal of Quaternary Science* 2000, 15(6), pp. 621-632. SANCHEZ GOÑI, M.F.: "Vegetation and sea level changes during the holocene in the estuary of the Bidasoa", *Quaternaire*, 7, (4), 1996, pp. 207-219.

29. Van den BRINK L.M.; JANSSEN, C.R.: "The effect of human activities during cultural phases on the development of montane vegetation in the Serra da Estrela, Portugal", *Review of Palaeobotany and Palynology*, 44, 1985, pp. 193-215.

30. LLERGO, Y.; RIERA, S.: Informe polínico del estudio preliminar evaluativo de muestras procedentes de los restos del barco medieval del Baluard de Migdia (Barcelona), 2009 (inédito).

31. Entre los cuales destacaríamos FERRER, M. T.: "Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, 2003, pp. 115-128; y "Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia, pp. 95-110. También habría que incluir el ya clásico estudio de HEERS, J.: "Le commerce des basques en Méditerranée au XVe siècle", *Bulletin Hispanique*, vol. LVII, 3, 1955, pp. 292-324.

32. Nos referimos a los trabajos de SALICRÚ, Roser: *El tràfic de mercaderies a Barcelona segons els comptes de la lleuda de Mediona (febrer de 1434)*, Barcelona, 1995; y FERREIRA, Elisa: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988.

33. PUJOL, M.: "Els vaixells tinglats ..."

34. Los libros que nos interesan aquí son: Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA). Reial Patrimoni, Mestre Racional, Ancoratge A2 hasta A40, que corresponden con los años 1439 a 1442. En el texto, siempre que se den datos a partir de los registros del *ancoratge*, se refieren a estos documentos.

más complicada, por lo cual solo se han considerado aquellos que no ofrecen duda. Como es sabido, la mayoría de embarcaciones corresponden a las llamadas *barxas* y ocasionalmente *naus* y *baleners*.

En el caso de las embarcaciones gallegas, siempre *barxas*, el arqueo se sitúa entre unos extremos de 60 a 170 botas y una media de 89 botas (entre 28 y 81 toneladas), siendo mayoritarias las embarcaciones entre 60 y 100 botas³⁵. Entre la cantidad de nombres castellanos solo hay uno que podamos adscribir de forma clara al área de las Cuatro Villas. Se trata de la *barxa* de 120 botas de Pedro Canal de Laredo que llega a Barcelona procedente de Tortosa en diciembre de 1440. Las embarcaciones bajo patronazgo de vascos son más visibles gracias a los nombres o a que ocasionalmente van acompañados del epíteto *bisqueyi*. En este caso la tipología de embarcaciones es más variada dominando las *barxas*, pero con presencia de balleneros y naves. De esta forma se encuentran las *barxas* de Martín de Lauxo o Lanxo de 175 botas, la de Utxoa de Motrico de 150 botas, la de Miquel de Gataría y Otxoa Lopis de 200 y 120 botas respectivamente, la *nau* de Johan Xanxis de Goytiris de 500 botas o el ballenero de Johan Ochoua de 100 botas. Los arqueos extremos de las *barxas* se sitúan entre las excepcionales 55 botas de Johan de Motrico y las 360 de Utxo Lopis de Carela. La media de arqueos de la embarcación más frecuente, la *barxa*, se sitúa en las 160 botas, casi el doble que en los casos de los navíos gallegos.

Volviendo al pecio Barceloneta I y a sus características arquitecturales y paralelos arqueológicos expuestos en el apartado precedente, éstas apuntan hacia una embarcación de una notable capacidad de carga que cotejada con los datos de archivo, parece acercarse más a los modelos del Cantábrico oriental y costa aquitana que a los de la fachada marítima gallega. Por tanto, y en espera de futuros estudios, parece que el astillero donde fue construido el Barceloneta I, podría situarse, por marcar unos límites, entre Baiona y San Vicente de la Barquera, aunque a juzgar por las noticias documentales sería más probable una localización en las costas de Euskal-Herria.

35. En total entre 1439 y 1442 se contabilizan 10 *barxas* cuyos patronos no ofrecen dudas sobre su origen gallego. Se trata de nombres como Gomis Rodriguis de Pontovedro, Johan de Viana, Johan de Bayona o Johan Rodondo, del cual tenemos noticias por la obra de Elisa Ferreira, 1998.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ONDICOLA, Christian: "Urrezko txalupa. Méthode de conception d'une chaloupe baleinière", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 423-442.

Urrezko txalupa. Méthode de conception d'une chaloupe baleinière

Christian Ondicola
Charpentier de marine

Recep.: 01.02.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 423-442]

Acep.: 02.10.12

Resumen

Este artículo presenta un método geométrico que permite trazar una chalupa ballenera del siglo XVI, del tipo de la encontrada en Red Bay, Labrador, utilizando 2 plantillas y relaciones geométricas basadas en la relación de la proporción de la media y extrema razón, es decir, la relación de la estrella de cinco puntas y triángulos asociados. Las dimensiones se eligieron para permitir la comparación con la chalupa de Red Bay superponiendo los trazados. Este estudio no pretende que sea éste es el método que se utilizó, pero quiere abrir una vía de investigación sobre métodos tradicionales no escritos que pudieron ser utilizados.

Palabras clave: chalupa ballenera, carpintero de ribera, diseño gráfico, método geométrico.

Laburpena

*Artikulu honetan metodo geometriko bat aurkezten da, Labradorreko Red Bayn aurkitutakoa bezalako XVI. mendeko balea txalupa bat marraztea ahalbidetzen duena, horretarako erabiliz 2 txantilo eta urrezko ebakera-
ren proportzio erlazioan, hau da, bost puntako izarraren eta hari elkartutako triangeluen arteko erlazioan, oinarritutako erlazio geometrikoak. Neurriak aukeratu ziren Red Bayko txaluparekin alderatu ahal izateko trazatuak gainjarri. Azterketak ez du iradokitzen erabilitako metodoa hori izan zenik, baina ikerketa ildo bat zabaldu nahi du erabili ahal izan ziren metodo tradizional ez idatzizkoez.*

Gako-hitzak: balea txalupa, ontziolako zurgina, diseinu grafikoa, metodo geometrikoa.

Abstract

This article contains a geometric method for designing a whaling ship in the 16th century, of the type found in Red Bay, Labrador, using 2 templates and geometric ratios based on the extreme and mean proportion of reason, i.e. the five-point star ratio and associated triangles. The sizes have been chosen for the purposes of comparison with the Red Bay boat by superimposing the plans. The study does not seek to show that this was the method used, but seeks to open up an area for research on these ancient unwritten methods, which might have been used.

Key words: whaling boat, shipwright, graphic design, geometric method.

PREAMBULE

Pour moi l'histoire commence en novembre 1996. Je suis salarié de l'association Itsas Begia¹ et je participe en tant que dessinateur à la campagne de fouilles archéologiques menée sur l'épave médiévale de Cavalaire². C'est là que je rencontre Brad Loewen³ qui me parle pour la première fois de l'épave de la chaloupe baleinière basque du 16^{ème} siècle découverte à Red Bay, au Labrador. Sa description et ses propos au sujet de cette embarcation me font rêver. Ainsi, il existe de l'autre côté de l'Atlantique une des plus anciennes embarcations de travail du Pays basque, qui plus est dans un remarquable état de conservation puisqu'elle est en cours de réassemblage.

L'épave sur laquelle nous travaillions alors à Cavalaire est également susceptible d'être d'origine basque, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai été amené à participer à cette opération. Avec le recul, je pense que cette expérience passionnante fut à l'origine de ma décision d'apprendre le métier de charpentier de marine lorsque, quelques mois plus tard, je me retrouvais au chômage, mon poste ayant dû être supprimé faute de moyens financiers.

J'ai donc fait une formation de charpentier de marine aux Ateliers de l'Enfer à Douarnenez en 1998-99 et je me suis réorienté vers ce métier passionnant, mais difficile à exercer au Pays basque en ce début de 21^{ème} siècle.

En novembre 2001 un premier voyage de prospection me mène au Québec sur les traces d'un charpentier local. C'est également l'occasion de retrouvailles avec mes anciens collègues de Cavalaire, parmi lesquels Brad Loewen, qui m'oriente vers une visite au siège de Parcs Canada à Ottawa, pour rencontrer Robert Grenier⁴. De là, celui-ci m'envoie avec Ryan Harris⁵ voir la maquette de la fameuse Chalupa chez le maquettiste qui est en train de la préparer pour une exposition. Effectivement les lignes de cette embarcation sont admirables... Pour les documents et les informations permettant de l'étudier, il faudra attendre... Heureusement, Brad me confie une copie du *Traité de construction navale du père Fernando Oliveira*, et me recommande la lecture du livre *Le maître-gabarit, la tablette et le trébuchet. Essai sur la conception non-graphique des carènes du Moyen Age au XX^e siècle* d'Eric Rieth. Tout cela est passionnant, mais sans les données, cela reste très théorique. La publication sur Red Bay est en cours de préparation...

En 2003, contacté par l'association Itsas Begia pour un projet de construction de chaloupes basques à Terre-Neuve⁶, j'effectue une première visite à Red Bay. C'est un grand moment d'émotion et d'émerveillement devant cette chaloupe remarquablement conservée près de 450 ans plus tard. Officiellement, nous devons nous faire remettre des documents de Parcs Canada pour pouvoir mener à bien le projet. Une gigantesque panne d'électricité en Amérique du nord reportera cette opération de quelques jours, mais à l'automne, nous avons enfin les informations nous permettant de poursuivre le projet. Hélas les conditions restrictives d'utilisation de ces documents et de nos sources nous orientent dans une autre direction : je redessine une baleinière inspirée des formes de celle de Red Bay, sans toutefois pouvoir y faire référence, quoi qu'il en soit, au vu des informations fournies, sans prétention de reconstitution historique.

J'aurai la chance de retourner à nouveau à Red Bay en 2004, pendant la réalisation de ce projet⁷.

Après cette expérience, enrichissante par les contacts avec les charpentiers locaux, mais mitigée du point de vue historique, la chaloupe reste enfouie dans ma mémoire et la vie quotidienne reprend son cours. Le rapport tant attendu paraît enfin mais je tarde à entreprendre l'étude sur les méthodes de conception à l'aide du maître gabarit dont m'avait parlé Brad Loewen. Il aura fallu attendre le mois de novembre 2010 pour que je décide enfin de me plonger dans cette étude. Je n'avais aucune idée de ce qui m'attendait...

Dans une première étude je découvre les principales relations entre les différentes dimensions de la chaloupe et l'utilisation possible du nombre d'or comme relation de proportion. Cette première

1. L'association Itsas Begia a été créée en 1981 et oeuvre pour la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine maritime basque.
2. Fouilles dirigées par Marion Delhaye, équipe internationale composée de Français, de Québécois et de Basques.
3. Chercheur ayant étudié les techniques de construction des épaves de Red Bay pour Parcs Canada, aujourd'hui Professeur agrégé, Département d'anthropologie, Université de Montréal.
4. Directeur des services d'archéologie subaquatique de Parcs Canada et de l'étude de Red Bay.
5. Archéologue de Parcs Canada ayant cosigné l'étude de la chalupa avec Brad Loewen.
6. <http://itsas.begia.assoc.pagespro-orange.fr/index.htm>
7. *Idem*.



étude ne concerne que la partie centrale de l'embarcation entre les couples 5A et 5F. J'aborde également le tracé des râblures d'étrave et d'étambot.

Confronté à la difficulté de bien me faire comprendre et de communiquer le résultat de cette recherche je décide d'approfondir mon travail et de le présenter sous une autre forme.

Ce sera une méthode de conception permettant de tracer une chaloupe similaire.

C'est cette méthode que je développe dans les pages suivantes.

URREZKO TXALUPA. METHODE DE CONCEPTION D'UNE CHALOUPE EN UTILISANT UNE REGLE ET UN COMPAS

En étudiant la chaloupe baleinière basque du XVI^{ème} siècle découverte à Red Bay⁸ au Labrador, j'ai essayé de comprendre les méthodes de conception anciennes utilisées. Je suis arrivé à la conclusion que cette embarcation semblait avoir été conçue en utilisant les propriétés géométriques associées au pentagone, au pentagramme et au triangle d'or. En approfondissant mes travaux j'ai trouvé un système cohérent permettant de dessiner les principales pièces de la charpente en utilisant deux gabarits tirés du maître-couple: un gabarit de varangue et un gabarit de genou.

Je vais montrer comment il est possible de concevoir une chaloupe de ce type en utilisant une règle, un compas et les propriétés géométriques citées ci-dessus.

Description de l'embarcation

C'est une chaloupe pointue aux deux extrémités mais avec des extrémités différentes. Elle n'a pas de symétrie avant – arrière, elle a des formes pleines sur l'avant, plus fines et peu élevées sur l'arrière afin de permettre une bonne utilisation de l'aviron de gouverne lors de la marche à l'aviron. Le rapport longueur / largeur sera situé aux alentours de 4.

Cette étude se décompose de la manière suivante :

1. détermination des dimensions principales
2. définition du maître-couple et des gabarits
3. utilisation des gabarits pour définir les formes de la chaloupe.

1. Dimensions principales

Voici les dimensions principales de la chaloupe qui seront définies au cours de cette première partie:

- La largeur de l'embarcation au maître-couple au niveau du carreau ou plat-bord.
- La longueur totale de l'embarcation de l'extérieur de l'étrave à l'extérieur de l'étambot.
- La longueur de la quille.
- L'élanement total, différence entre la longueur totale et la longueur de quille. Cet élanement est réparti de part et d'autre de la quille entre l'élanement avant (étrave) et l'élanement arrière (étambot).
- Le creux, hauteur de l'embarcation au niveau du plat-bord au maître-couple MC. Les hauteurs sont mesurées par rapport au dessus de la quille.
- La hauteur du dessus du carreau à l'extrémité de l'étrave.
- La hauteur du dessus du carreau à l'extrémité de l'étambot.

8. GRENIER, Robert; BERNIER, Marc-André; STEVENS, Willis, eds.: *L'archéologie subaquatique de Red Bay. La construction navale et la pêche de la baleine basques au XVI^e siècle*, tome IV chapitre 22 «Une baleinière basque: chalupa n°1», Parcs Canada, 2007.

Détermination des relations entre ces dimensions ou choix des proportions

Pour chaque type d'embarcation, le choix des proportions dépend non seulement de l'usage auquel elle est destinée mais aussi du constructeur, en fonction de ses habitudes, de son expérience et de son savoir-faire. Il faut également tenir compte du fait que l'exécutant n'est pas forcément le concepteur, et que la méthode doit être facile à utiliser sans avoir à effectuer des calculs compliqués. Elle peut en outre permettre une production en « série »⁹.

Pour faciliter les reports de dimensions sans avoir de calcul à effectuer, je décide d'utiliser une méthode géométrique qui me permettra de reporter graphiquement toutes les dimensions à l'aide d'un compas. Ces reports de dimensions pourront se faire à l'aide de règles ou tablettes gabariées.

D'un point de vue géométrique, il existe une relation qui permet de conserver le même rapport entre deux longueurs et le rapport de leur somme sur la plus grande des deux : c'est le nombre d'or¹⁰.

Pour illustrer cette relation j'ai représenté ci-dessous (figure 1) un triangle d'or et ces relations de proportions.

On peut écrire les relations suivantes:

$$a/b = b/c = c/d = \Phi$$

$$a = b+c$$

$$b = c+d$$

Les dimensions seront définies les unes par rapport aux autres avec une relation de proportion basée sur le nombre d'or $\Phi = 1,618$. Ces différentes dimensions forment des séries ou des suites proportionnées, chaque élément de la suite étant la somme des deux précédents.

Ces propriétés me permettront également d'utiliser les mêmes gabarits pour tracer des formes différentes en les positionnant de différentes manières.

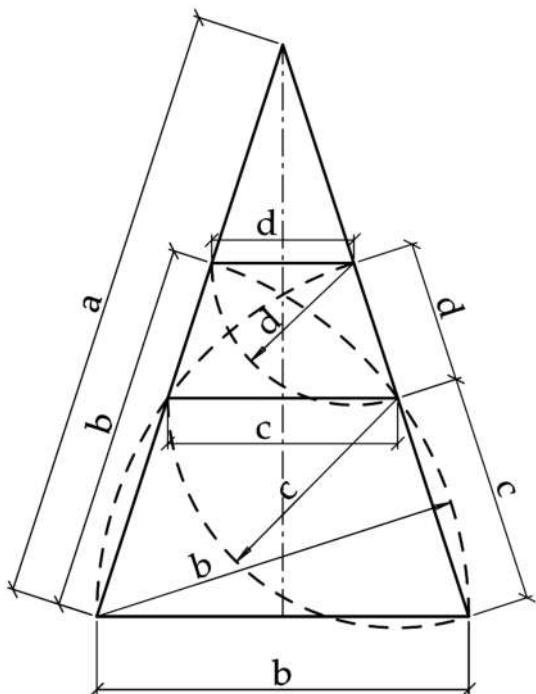


Figure 1.

9. Contexte économique de l'époque, importance de l'industrie baleinière basque du 16ème siècle.

10. «Le nombre d'or est la proportion, définie initialement en géométrie, comme l'unique rapport entre deux longueurs telles que le rapport de la somme des deux longueurs (a+b) sur la plus grande (a) soit égal à celui de la plus grande (a) sur la plus petite (b) c'est-à-dire lorsque $(a+b)/a = a/b$. Le découpage d'un segment en deux longueurs vérifiant cette propriété est appelé par Euclide découpage en extrême et moyenne raison». (http://fr.wikipedia.org/wiki/Nombre_d%27or).



Dimensions longitudinales

Je choisis comme dimension principale la largeur **b** de la chaloupe au maître-couple MC. C'est elle qui me permet de déterminer toutes les autres.

La longueur **q** de la quille et la longueur totale **t** sont définies en fonction des éléments suivants :

- pour positionner les couples de «balancement» entre lesquels je contrôlerai l'évolution des formes centrales, je reporte la largeur au maître-couple en avant et en arrière de celui-ci, **soit 2 fois la largeur b**.
- L'**élanement total** de part et d'autre de la quille sera proportionnel à cette même largeur, mais en réduction, **soit une fois la largeur diminuée en proportion qui, rajoutée à la longueur de quille, donnera la longueur totale**. Cet élanement total **c** sera lui même plus tard réparti proportionnellement entre la proue et la poupe. L'avant et l'arrière de la chaloupe étant différents ces élanements ne sont pas égaux.
- Comme je veux placer mon maître-couple au milieu de la longueur totale, il me faut compenser la différence entre les élanements de la proue et de la poupe. Je dois donc tenir compte de cette compensation dans la longueur de la quille. Je rajoute par conséquent dans la longueur de la quille l'**élanement total**, qui devra être correctement réparti de chaque côté des couples de balancement.
- J'ai donc 2 fois la largeur augmentée de 2 fois l'élanement, pour avoir un rapport longueur / largeur proche de 4, je rajoute **une fois la largeur**.

La longueur totale **t** sera égale à 3 fois la largeur **b** augmentée de 2 fois l'élanement **c** :

$$t = (3 \times b) + (2 \times c)$$

La longueur de la quille **q** devra être égale à 2 fois la largeur, plus une fois la largeur augmentée de l'élanement, soit 3 fois la largeur plus l'élanement :

$$q = (3 \times b) + c$$

J'ai défini les longueurs de la quille et de la chaloupe en fonction de la largeur **b** au maître-couple, toutes les autres dimensions pourront être déduites de celle-ci par diverses combinaisons.

La tonture de l'embarcation est définie par la hauteur au niveau du plat-bord, l'avant est plus haut que l'arrière et le creux au maître-couple est plus bas que les extrémités. Ce creux est proportionnel à la largeur **b**.

Sur la page suivante figure le triangle de base qui me permet de définir les dimensions principales. C'est un triangle d'or dont la base est égale à la largeur **b** de la chaloupe.

Le grand côté **a** de ce triangle est donc proportionné dans un rapport égal à Φ par rapport à la largeur. ($a/b = \Phi$)

Par les propriétés de ce triangle mentionnées précédemment je sais que :

$$a - b = c \text{ et } a/b = b/c = \Phi$$

La dimension **c** est la réduction proportionnée de **b** dans un rapport de Φ , par la suite j'utiliserai le terme de **réduction ou d'augmentation proportionnée** pour désigner un rapport de Φ .

Cette relation m'intéresse pour définir la longueur totale de la chaloupe telle que je l'ai définie précédemment, à savoir que la longueur totale est égale à 3 fois la largeur augmentée de 2 fois l'élanement. Le périmètre du triangle correspond à cette définition et me permet de définir l'élanement total qui est égal à **c** et est proportionnée en réduction de la largeur **b**.

L'élanement total doit être réparti entre l'avant et l'arrière, la hauteur à l'étrave étant plus grande qu'à l'arrière, l'élanement avant est supérieur à l'élanement arrière.

J'utilise la même relation de proportion pour déterminer la valeur des élanements avant **d** et arrière **e**. Nous avons donc $c = d + e$

Pour déterminer la tonture je donne au creux la valeur de l'élanement avant **d**. La hauteur à l'étrave est proportionnée en augmentation du creux et égale à l'élanement total **c**. La hauteur à l'arrière doit être supérieure au creux et inférieure à la hauteur à l'étrave. Pour conserver une harmonie de proportion, je choisis d'utiliser une hauteur proportionnée à une dimension longitudinale qui

doit être inférieure à la largeur. La distance **g** entre le couple de balancement avant et l'extrémité avant de la quille remplit ces conditions : **g = b/2+e**

La hauteur **h** de l'étambot est la réduction proportionnée de **g**.

Toutes ces dimensions¹¹ sont représentées sur le triangle des proportions ci-dessous.

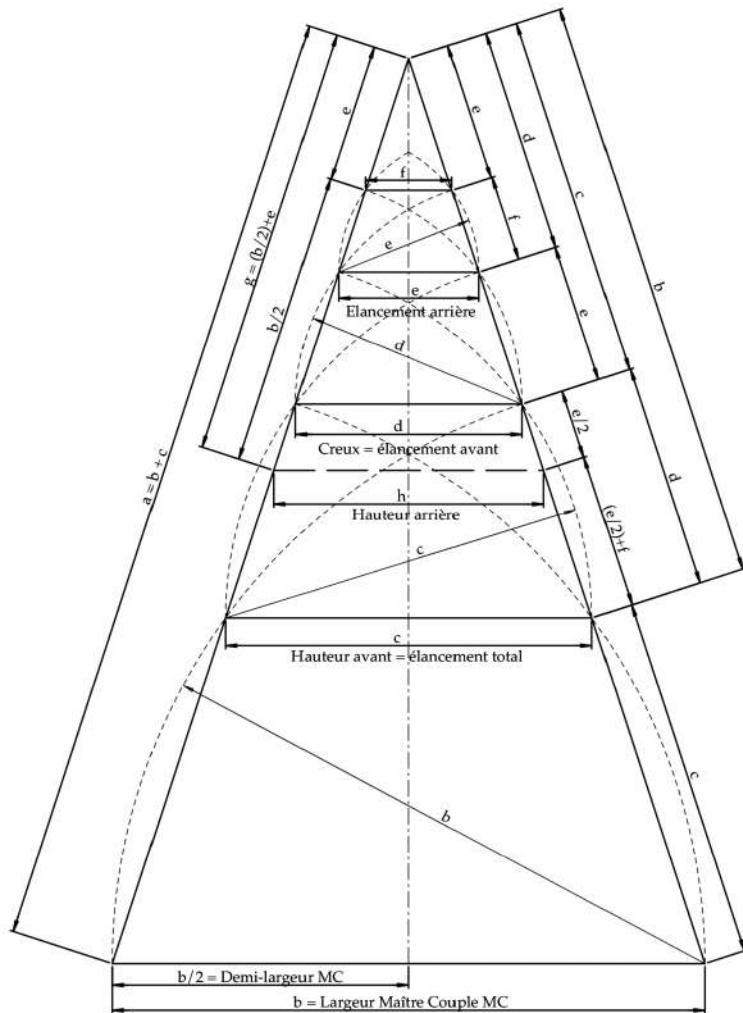


Figure 2: Triangle des proportions de la chaloupe¹².

Remarque: il est curieux de noter que les relations entre le creux, la largeur et la longueur totale remplissent d'une façon originale l'ancienne règle «as, dos, tres» autrefois utilisée dans les chantiers ibériques. En effet la largeur est égale à une augmentation proportionnée d'ordre 2 du creux et la longueur est égale à une augmentation proportionnée d'ordre 3 de la largeur. Ce n'est qu'une observation et je n'en tire aucune conclusion.

Tracé au compas des dimensions longitudinales

Toutes les dimensions sont tirées du triangle des proportions de la figure 2 représenté ici par le triangle ABC. La longueur totale de l'embarcation est égale au périmètre du triangle ABC, **t = b+(2×a)**. Il suffit de reporter au compas le rayon de longueur **a** centré sur les points B et C comme sur la figure 3 ci-dessous, points P_{av} et P_{ar}. De ces points je peux tracer les perpendiculaires avant et arrières.

11. Elles peuvent aussi être relevées directement en utilisant un pentagramme et le cercle circonscrit à celui-ci.

12. Toutes les proportions des triangles de cette étude sont tracées de la même manière au compas. Pour ne pas alourdir les dessins ces reports ne seront plus représentés. Les données numériques portées sur certains dessins ont servi à la simulation informatique.

Ce triangle peut être tracé sur le sol du chantier.

Le maître-couple est situé au milieu de la longueur totale (hauteur du triangle ABC).

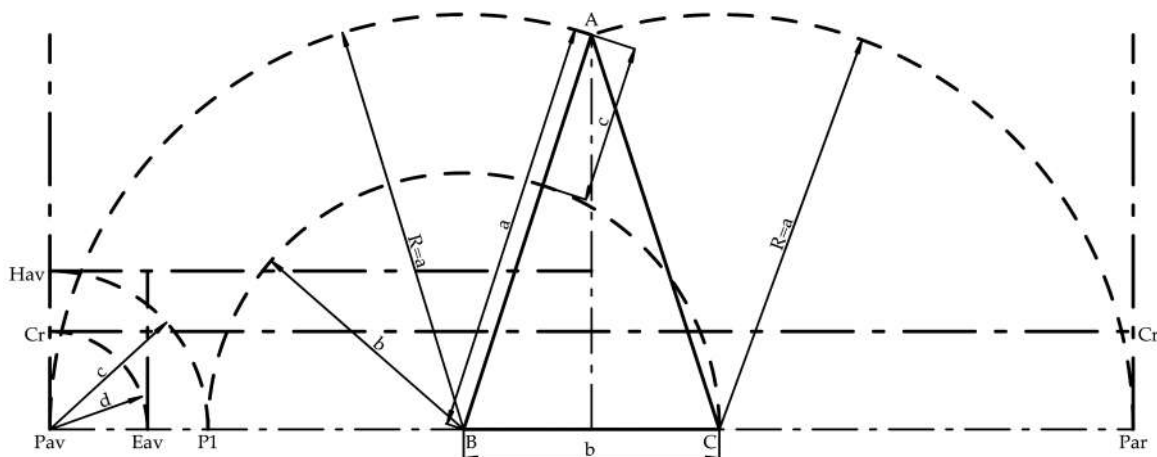


Figure 3.

Hauteur à l'étrave et élançement total

L'élançement total est égal à la diminution en proportion de la largeur **b**: $c = b/\Phi$ (diminution d'ordre 1), il correspond également à la différence $a-b = c$

La hauteur à l'étrave est égale à cet élançement total: $c = b/\Phi = a-b$

Pour déterminer graphiquement cette première réduction, je trace au compas un demi-cercle de rayon égal à la largeur **b** centré sur le point B qui donne le point P1. La distance **c** définie par ce point P1 et l'extrémité Pav est la réduction proportionnée d'ordre 1 de la largeur **b**. Le report au compas de cette mesure sur la verticale me permet de tracer une ligne définissant la hauteur à l'étrave (figure 3).

Élançement avant et creux

J'ai déterminé le creux et l'élançement avant, en réduction de la dimension **c** (diminution d'ordre 2 de la largeur **b**).

Le report du rayon **d** centré sur Pav, donne les positions de l'élançement avant Eav et du creux Cr sur la ligne de base et sur la verticale (figure 3).

Élançement arrière

L'élançement arrière est égal à l'élançement avant diminué en proportion, c'est-à-dire à l'élançement total moins l'élançement avant: $e = c-d$ (diminution d'ordre 3 de la largeur **b**).

Le report au compas du rayon **e** centré sur Par donne la position de Ear (figure 4).

Couples de balancement et hauteur arrière

La hauteur à l'arrière doit être supérieure au creux et inférieure à la hauteur à l'étrave. Pour rester dans la même logique il faut une autre relation proportionnée. Dans un premier temps je positionne les couples de balancement. La distance entre chaque couple de balancement et le maître-couple étant égale à la largeur **b**, je la reporte donc de chaque côté du maître couple.

Pour avoir une hauteur proportionnée dans un même rapport, il faut trouver une dimension longitudinale inférieure à la largeur, et supérieure à l'élançement total. La distance **g** entre Eav et B'av remplit ces conditions, elle est également issue des précédentes opérations ($g = (b/2)+e$).

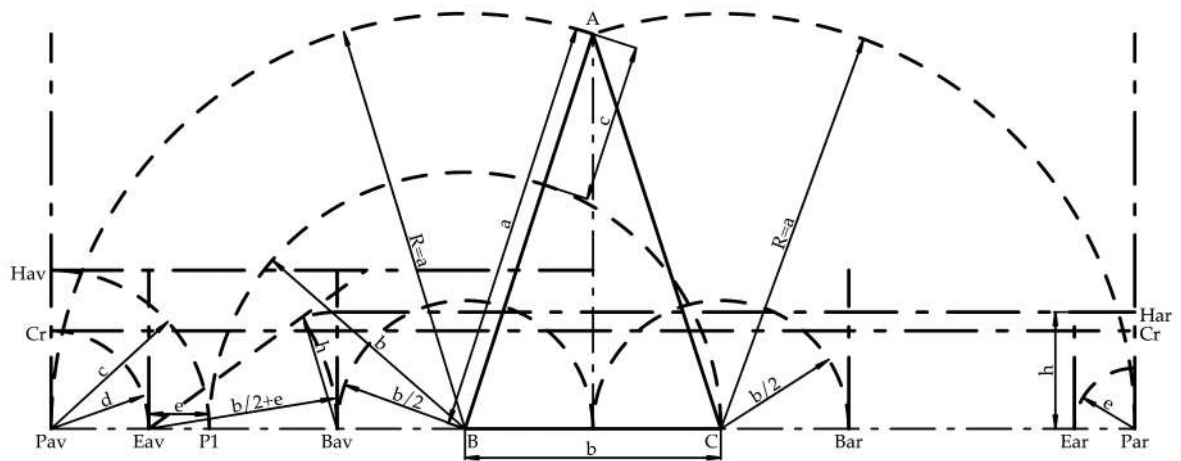


Figure 4.

Je reporte donc au compas la réduction proportionnée h de la longueur g qui me permet de tracer la hauteur à l'arrière H_{ar} . Remarque : $h-d = e/(2 \times \Phi) = f/2$ (figure 4).

Comparaison avec la chaloupe de Red Bay

Afin de comparer les proportions longitudinales que je viens de tracer, avec le plan en élévation de la chalupa n°1 retrouvée à Red Bay¹³, je superpose les deux tracés.

Les proportions que je viens de définir sont proches de celles du plan de la chaloupe de Red Bay.

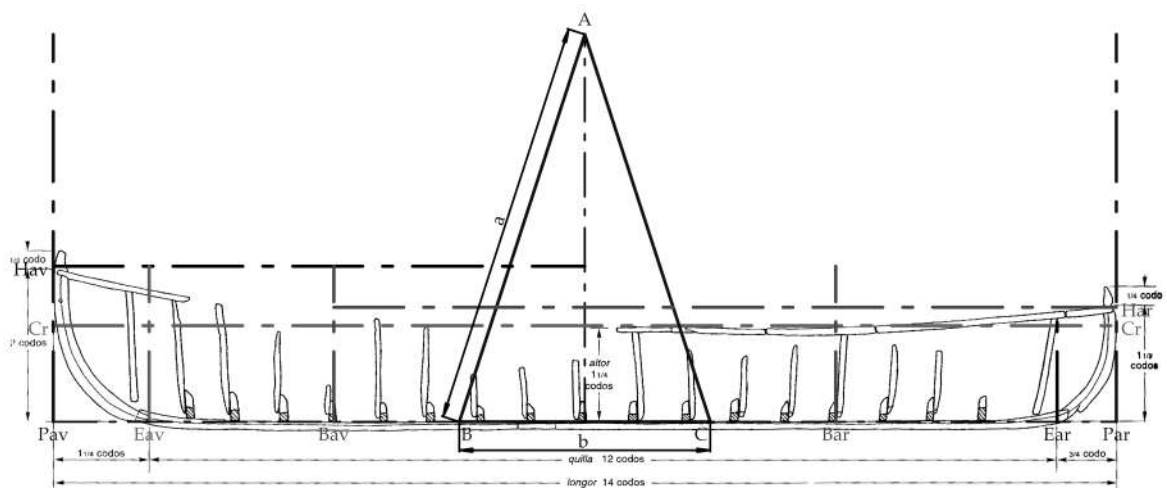


Figure 5.

13. Voir note 8.

2. Définition du maître-couple

Pour définir le maître-couple j'utilise les propriétés du triangle d'or et du pentagone.

Je trace un segment de longueur égale à la largeur **b** (en gras), puis la médiatrice de ce segment avec des arcs de cercle de rayon **c** (tirets). En joignant ces points aux extrémités du segment, on obtient deux triangles d'argent¹⁴ dont la base (grand côté) est de longueur **b**, et les petits côtés de longueur **c**, ($c = b/\Phi$). Les parallèles au segment passant par les sommets de ces triangles définissent respectivement un côté et une diagonale du pentagone. Du sommet du triangle inférieur et des extrémités du segment **b**, je trace des arcs de cercle de rayon **d** (en pointillés, $d=c/\Phi$). La base du pentagone est définie par l'intersection de ces arcs, la longueur du côté du pentagone est égale à $2 \times d$. Je trace le pentagone et le cercle circonscrit à celui-ci (figure 6).

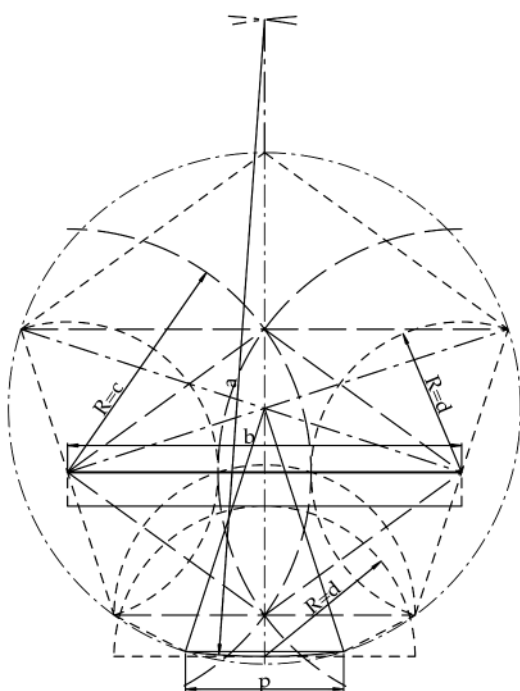


Figure 6.

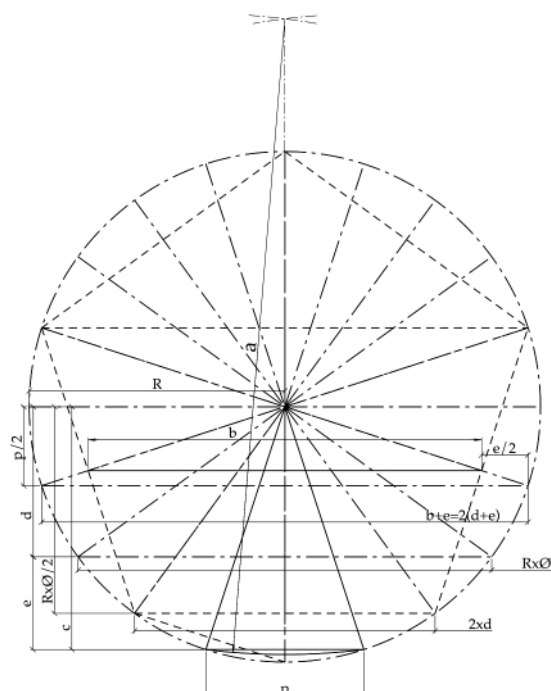


Figure 6b.

La base du pentagone me donne la largeur au bouchain. Pour déterminer le plat de la varangue, je trace un triangle d'or vertical dont le sommet est le centre du pentagone et les grands côtés sont égaux au rayon du cercle circonscrit à celui-ci. Ce triangle est un des 10 triangles composant le décagone circonscrit au même cercle. La base de ce triangle définit le plat de la varangue **p**.

Un arc de cercle de rayon $a = \Phi \times b$ entre les points du plat de la varangue me permet de définir l'arc de la varangue et la hauteur du plat par rapport à la quille. De la quille je reporte le creux **d** définissant ainsi la hauteur du carreau au maître-couple.

Les principaux points permettant de définir le maître-couple sont déterminés¹⁵ : les points du plat de la varangue définissent l'arc de la varangue ; l'arc du bouchain est défini entre les points du plat et la base du pentagone ; l'arc du genou est défini par la base du pentagone et la largeur au creux.

14. Le triangle «d'argent», appelé ainsi pour le différencier du triangle d'or, est associé à celui-ci dans le pentagramme qui est la figure composée par les 5 diagonales du pentagone. Ce pentagramme peut se décomposer en de nombreux triangles isocèles proportionnés en extrêmes et moyennes raisons. Ceux que l'on nomme triangles d'or ont la base plus petite que les côtés et proportionnée en diminution par rapport à ceux-ci, ils ont 2 angles de 72° et un angle de 36° . Ceux que l'on nomme triangles d'argent ont la base plus grande que les côtés et proportionnée en augmentation par rapport à ceux-ci, ils ont 2 angles de 36° et un angle de 108° .

15. Voir également la division du cercle figure 6b.

Division du cercle circonscrit au pentagone

La division du cercle en 20 secteurs me donne également les relations et certaines des dimensions proportionnées (figure 6b).

Tracé du maître couple

Pour déterminer l'arc du bouchain défini par l'extrémité du plat et la base du pentagone, je choisis un rayon proportionné à la corde. Un triangle d'or ayant pour base cette corde me donne le rayon de l'arc du bouchain et le centre de celui-ci. Pour l'arc du genou, je procède de manière identique. Les extrémités de l'arc du genou sont données par l'extrémité de l'arc du bouchain et la largeur **b** au niveau du creux. La corde de l'arc sert de base au triangle d'or placé sur ces points, celui-ci donne le rayon et le centre de l'arc (figure 7).

Le maître-couple est donc tracé. Il va me servir à réaliser les gabarits de varangue et de genou.

A titre comparatif, ce tracé est superposé au relevé du couple 1A de la Chalupa n°1 de Red Bay. J'ai choisi le couple 1A car c'est le plus complet de la partie centrale (figure 7).

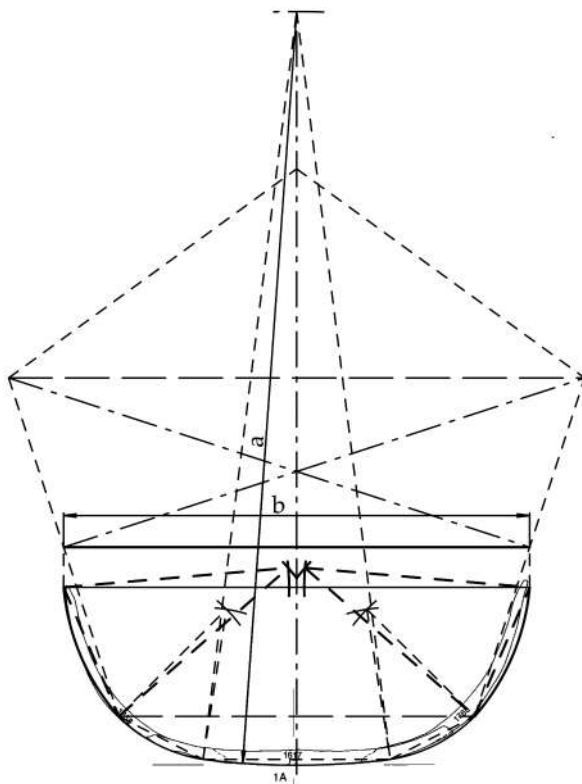


Figure 7.

Gabarits de varangue et de genou

Une fois défini le maître-couple, je peux en tirer les gabarits de varangue et de genou. Pour pouvoir les utiliser avec différentes combinaisons, il faut prévoir leur chevauchement. Cette zone est constituée par la zone du bouchain. Les gabarits seront donc respectivement composés de la manière suivante :

- l'arc de la varangue et l'arc du bouchain pour le gabarit de varangue (en réalité une demi-varangue augmentée de la demi-largeur de la quille).
- l'arc du bouchain et l'arc du genou pour le gabarit de genou.

Je trace les gabarits de varangue et de genou. A titre d'information je reporte sur chacun d'eux les lignes et les repères suivants sur le bord extérieur du gabarit:

- sur le gabarit de la varangue, la ligne du plat, le point A sur le trait d'axe vertical, B l'extrémité du plat (jonction des arcs de la varangue et du bouchain), D la limite de l'arc du bouchain et C comme repère du milieu de cet arc. Je choisis de conserver l'arc de la varangue sur le gabarit¹⁶, car il permet de tracer la varangue par simple pivotement.
- sur le gabarit du genou, B la limite de l'arc du bouchain et de la varangue, D la limite de l'arc du bouchain et du genou, C comme repère du milieu de l'arc du bouchain, E la limite de l'arc du genou au niveau du carreau.

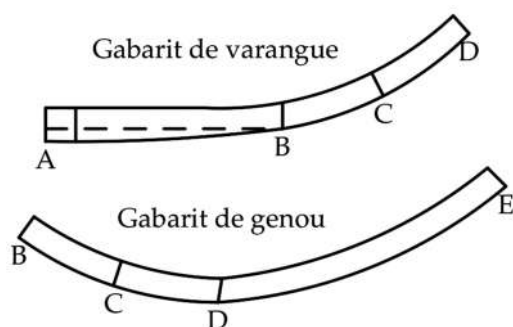


Figure 8.

3. Définition des formes de la chaloupe

Choix de la maille et nombre de membrures

La longueur p du plat de la varangue, dimension-clé du maître-couple MC, est donnée par le décagone ou la division en 10 du cercle. Je vais donc répartir 10 sections de part et d'autre de MC, il y aura donc 9 membrures en avant et en arrière. Ces membrures seront numérotées¹⁷ de 1F à 9F vers l'avant, et de 1A à 9A vers l'arrière. De la même manière que le plat de la varangue est réparti de part et d'autre de la quille, je choisis la moitié du plat comme valeur de la maille entre les membrures.

Evolution des formes

L'évolution des formes des différents couples se fait en modifiant progressivement la position et l'inclinaison des gabarits. En règle générale, les positions sont définies selon des suites progressives basées sur le nombre d'or¹⁸, chaque élément de la suite étant égal à la somme des deux précédents. Différents modules de modification et différentes combinaisons permettent de faire varier les positions des gabarits. Pour plus de simplicité dans le texte, le terme de « suite » ou « série proportionnée » indiquera une suite basée sur le nombre d'or. Les relations seront aussi souvent mentionnées sous la forme de relation entre 3 couples successifs, le terme de « proportion » utilisé dans cette relation implique également une relation d'extrême et moyenne raison. Lorsque je mentionne une diminution ou une augmentation proportionnée il s'agit toujours d'une relation de proportion de Φ . En largeur ou en hauteur, les termes de réduction ou de variation sont référencés par rapport au maître-couple MC¹⁹.

L'évolution du plat-bord en hauteur et en largeur se fait de manière différente sur l'avant et sur l'arrière. En hauteur, la courbe du plat-bord part de l'extrémité avant H_{av} , passe par la hauteur du creux Cr au maître-couple, passe par un minimum en arrière de MC et repasse par la hauteur au creux avant d'arriver à l'extrémité arrière H_{ar} . Les hauteurs des extrémités étant différentes, les variations de hauteurs se font donc selon des proportions différentes de part et d'autre de MC. Il en est de même pour la largeur : la réduction de la largeur est moins rapide sur l'avant pour conserver des formes plus pleines.

16. Dans les différentes méthodes anciennes dont j'ai eu connaissance, le gabarit est en général plat et le tracé de l'arc s'effectue différemment. Ces traités concernent en général des navires. Dans le cas présent il s'agit d'une embarcation. Cet arc détermine aussi la forme de la carène et la méthode utilisée diffère des traités anciens.

17. Je reprends la même numérotation que dans le rapport de Parcs Canada.

18. Voir note 10.

19. Sauf spécification particulière.

Les membrures de la partie centrale, soit les 2/3 des membrures de chaque côté de MC (de 6F à 6A), sont tracées à l'aide des gabarits de varangue et de genou. Les membrures des extrémités sont tracées à l'aide des gabarits de varangue uniquement.

Dans la partie centrale, cette évolution est contrôlée de deux manières distinctes :

- dans les fonds, la position du gabarit de varangue est déterminée par la variation en hauteur du point du plat B du gabarit, la largeur restant égale au plat **p**.
- dans les hauts, par la modification de la position en hauteur et en largeur du point E du gabarit de genou au plat-bord, ces modifications se font différemment à l'avant et à l'arrière .

Les gabarits pivotent autour de ces points.

Aux extrémités, l'évolution se fait d'une manière différente qui sera détaillée plus loin.

Le premier couple de chaque côté de MC est identique du point de vue de la varangue et de la largeur au plat-bord, il a simplement une légère différence en hauteur au plat-bord (en augmentation vers l'avant, en diminution vers l'arrière).

Evolution au plat-bord vers l'avant

en hauteur:

Cette variation est déterminée par la différence entre la hauteur **c** du point H_{av} à l'étrave et le creux **d** au maître-couple MC, elle est égale à **e**. Elle se fait de manière progressive entre MC et le couple 5F puis s'accroît entre 5F et l'étrave. La règle de variation est déterminée à l'aide d'un triangle d'or dont les grands côtés ont pour longueur la différence **e = c-d**.

Règle de gabariage de l'élévation du plat-bord vers l'avant (figure 9)

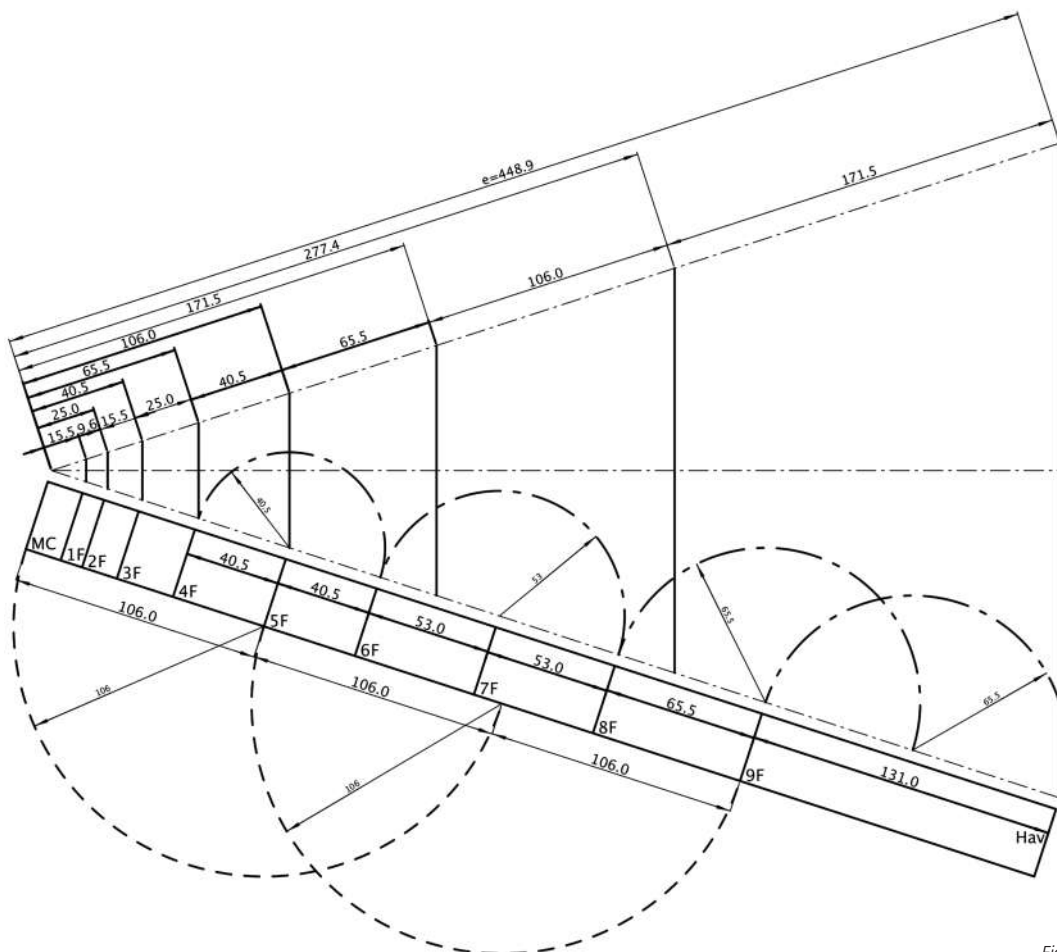


Figure 9.

La variation de l'élévation se fait en 3 zones distinctes : entre MC et le couple de balancement 5F, entre le couple 5F et le dernier couple 9F, et entre le couple 9F et l'étrave. La différence de hauteur au couple 5F est la réduction proportionnée d'ordre 3 de la variation totale **e**.

Dans la zone centrale de 1F à 5F la variation se fait selon une série proportionnée en diminution de la variation de 5F.

La variation entre 5F et 9F est égale à deux fois la variation entre MC et 5F. Ces deux valeurs de variations sont elles-mêmes respectivement divisées de la façon suivante : l'une est répartie en extrême et moyenne raison, et l'autre est divisée en deux écarts égaux. Le plus petit rapport proportionné est situé entre 5F et 6F, les deux écarts égaux sont entre 6F et 7F et entre 7F et 8F, et le plus grand rapport proportionné est entre 8F et 9F.

La variation entre 9F et H_{av} est égale à 2 fois la variation entre 8F et 9F.

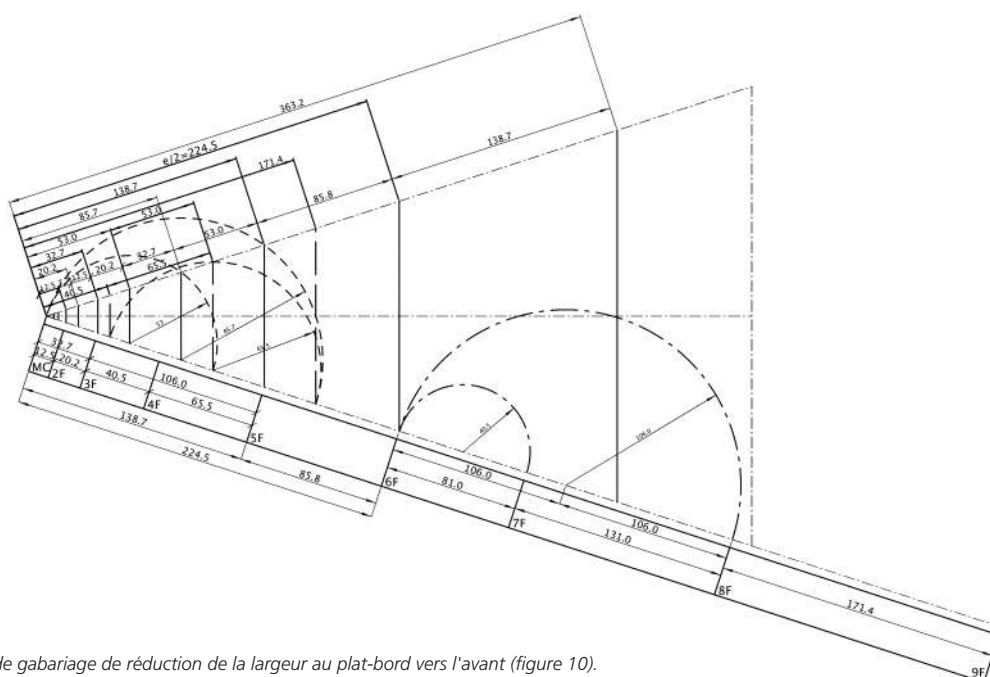
En largeur:

Il n'y a pas de réduction en largeur entre MC et 1F. La réduction en largeur se fait également sous la forme d'une relation de série proportionnée²⁰ en rapport avec les dimensions du maître-couple. Elle se fait sur une demi largeur pour être reportée de chaque côté en diminution de MC. La moitié de la variation en hauteur à l'étrave (**e/2**) enlevée à la moitié de MC (**b/2**) donne une $\frac{1}{2}$ largeur égale au creux **d**. Je positionne cette dimension aux $\frac{2}{3}$ des membrures avant, sur le couple 6F.

Pour déterminer la relation de la réduction entre MC, 5F et 6F, j'utilise une proportion d'extrême et moyenne raison, l'écart le plus petit étant entre 5F et 6F.

La variation entre MC et 5F est répartie en deux groupes : entre MC et 3F d'une part, et entre 3F et 5F d'autre part. Pour que la variation entre MC et 3F ne soit pas trop rapide, je rallonge l'écart E entre 3F et 5F, je choisis donc pour la réduction de 3F une réduction d'ordre 3 de 5F (plutôt qu'une réduction d'ordre 2), que je répartis en proportion entre 3F, 4F et 5F, l'écart entre 4F et 5F étant le plus grand. Pour la réduction MC, 2F, 3F, j'utilise également la relation de proportion avec l'écart le plus grand entre 2F et 3F.

Entre 6F et 8F je choisis un module double de la valeur de l'écart E utilisé précédemment entre 3F et 5F que je répartis de manière proportionnée avec le plus petit écart entre 6F et 7F. L'écart entre 8F et 9F sera l'augmentation proportionnée de l'écart E.



Règle de gabariage de réduction de la largeur au plat-bord vers l'avant (figure 10).

20. Série croissante en s'éloignant du MC

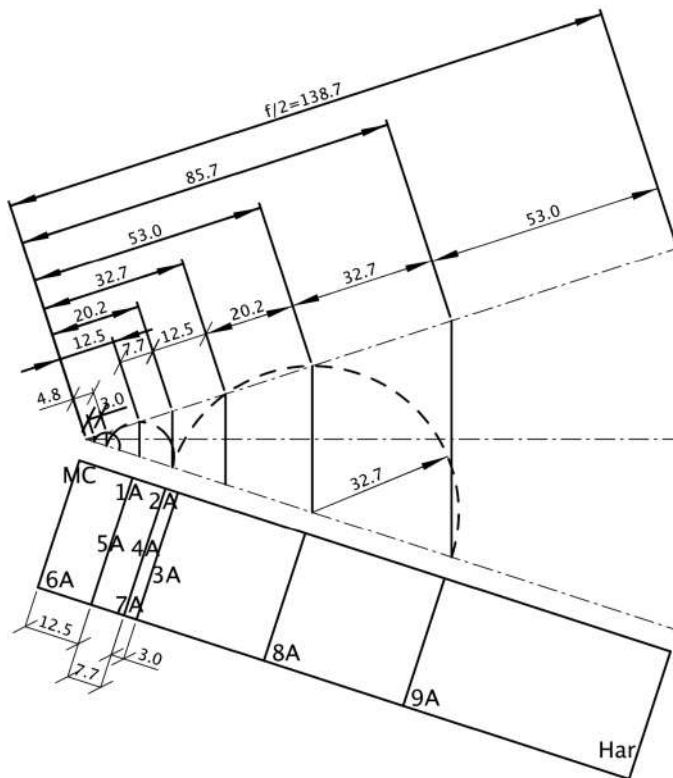
Evolution au plat-bord vers l'arrière

en hauteur:

La tonture ou courbe de l'élévation du plat-bord, passe par un minimum inférieur au creux **d** et donc passe deux fois par cette hauteur, comme je l'ai indiqué plus haut. Un de ces deux points correspond à MC, l'autre est situé au 2/3 des membrures arrières, sur le couple 6A. Le minimum de la courbe est situé entre ces deux points sur le couple 3A. La variation de hauteur se fait donc sous la hauteur de référence du creux **d** entre MC et 6A et au dessus entre 6A et l'étambot. Elle est déterminée par la différence entre la hauteur **h** du point H_{ar} à l'étambot et le creux **d** au maître-couple MC, elle est égale à $f/2$.

La variation de la hauteur du plat-bord au couple 9A est diminuée en proportion de cette différence. La variation de 8A est diminuée en proportion de celle de 9A. La variation de 7A est la réduction d'ordre 2 de la variation de 8A, l'écart entre 7A et 8A est le même que celui entre 8A et 9A.

La variation entre MC et 6A se fait de manière symétrique par rapport au couple 3A. L'écart entre 6A et 5A est diminué en proportion de l'écart entre 6A et 7A. L'écart entre 5A et 4A est diminué en proportion du précédent. Par symétrie nous avons également les hauteurs de 1A et 4A. Pour atténuer la courbe entre 2A et 4A je choisis d'utiliser une réduction d'ordre 2 de la variation entre 5A et 4A, comme valeur de variation entre 4A et 3A et entre 3A et 2A.



Règle de gabariage de l'élévation du plat-bord vers l'arrière (figure 11).

En largeur

Il n'y a pas de réduction en largeur entre MC et 1A. La réduction de la largeur sur l'arrière est plus rapide que sur l'avant. Comme pour la réduction de l'avant, je choisis une dimension en relation avec le maître-couple : la moitié du plat **p** de la varangue qui est la valeur de la maille. Cette dimension $p/2$ servira donc de module de référence pour la réduction de la demi-largeur. J'applique cette réduction de la largeur entre MC et 5A, et entre 5A et 7A.

La diminution proportionnée de la réduction de 5A donne la réduction de 4A.

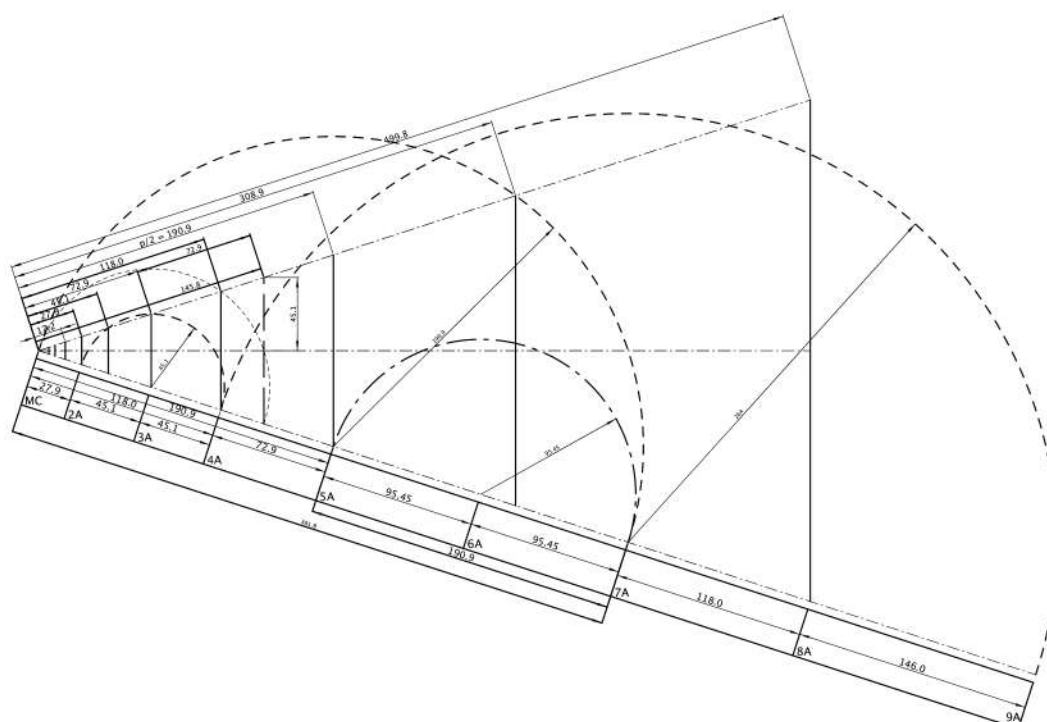
La diminution proportionnée de la réduction de 4A donne la réduction de 3A.

Pour que la variation de largeur entre MC et le couple 2A ne soit pas trop importante, j'applique une réduction proportionnée d'ordre 2 de la réduction du couple 3A. Cela nous donne un écart identique entre 2A et 3A d'une part et entre 3A et 4A d'autre part.

Pour déterminer la réduction au couple 6A, je répartis la variation entre 5A et 7A en deux écarts égaux.

Pour déterminer la réduction au couple 8A, je reporte entre 7A et 8A la valeur de l'écart entre MC et 4A. Celle-ci correspond également à l'augmentation proportionnée de l'écart entre 4A et 5A et à la réduction proportionnée de l'écart entre 5A et 7A.

L'écart entre 7A et 9A est le même que l'écart entre 4A et 7A. L'écart entre 7A et 8A est égal à la réduction proportionnée de l'écart entre 5A et 7A et l'écart entre 8A et 9A est égal à l'augmentation proportionnée de l'écart entre 2A et 4A.



Règle de gabariage de réduction de la largeur au plat-bord vers l'arrière (figure 12).

Evolution de la position de la varangue

Un point que je nomme G sert à positionner le gabarit de varangue par rapport à l'axe et par rapport à la quille pour déterminer les formes des fonds de la chaloupe.

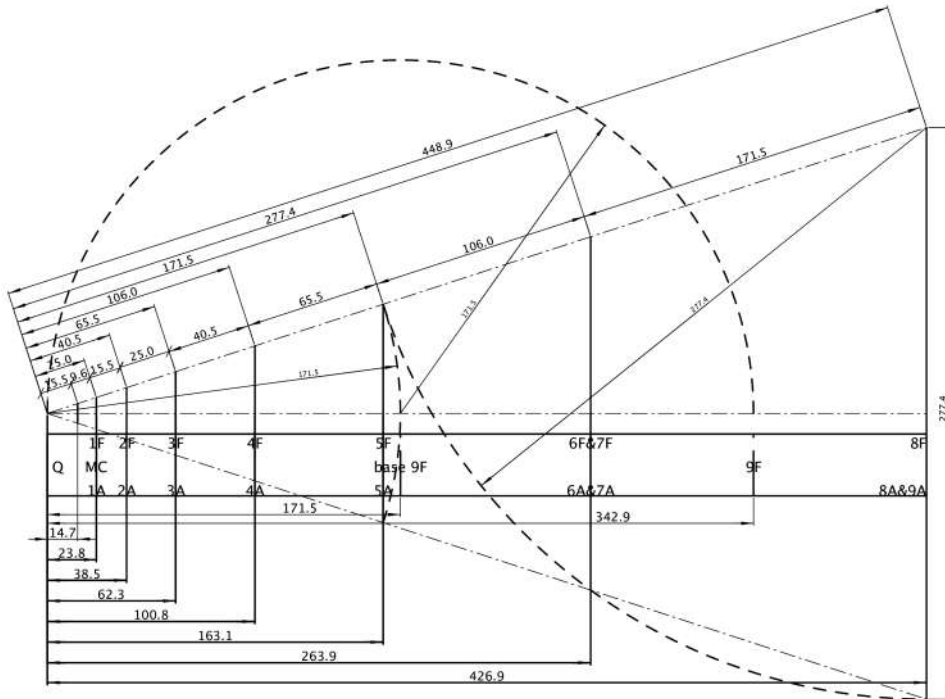
Entre les couples 6A et 6F, le point B du gabarit de varangue est positionné sur ce point G qui sert de pivot. L'évolution de la forme se fait par une élévation progressive de ce point de pivotement associé à une rotation du gabarit de varangue.

La variation en hauteur se fait de manière proportionnelle, en utilisant toujours la même règle de proportion, elle est donnée par le triangle de la figure 13 ci-dessous.

La dimension initiale correspond à la flèche de l'arc de la varangue, elle se relève sur la hauteur d'un triangle d'or dont les grands côtés sont égaux à $e = c-d$. Les positions sont notées sur une règle graduée, comme indiqué sur la figure ci-dessous.

Au delà des couples 6F et 6A les variations de hauteur servent à positionner les gabarits différemment.

Cas du couple 9F: sa base située sur la courbe d'étrave est positionnée en hauteur par rapport à la quille. La hauteur du point G de 9F par rapport à cette base est donnée par la distance Q-9F de la règle.



Règle de gabariage de l'élévation du point G (figure 13).

Evolution en largeur:

Comme mentionné plus haut, la position en largeur du point G (point B du gabarit de varangue) est constante dans la partie centrale de l'embarcation, entre les couples 6F et 6A. Elle correspond à la demi largeur du plat ($p/2$).

Au delà de ces couples la largeur est réduite de manière différente vers l'avant et vers l'arrière comme indiqué sur la figure 14 ci-dessous. Vers l'avant, la position du point G en largeur est la même pour les couples 7F et 8F. Cette largeur est la diminution en proportion de la largeur $p/2$.

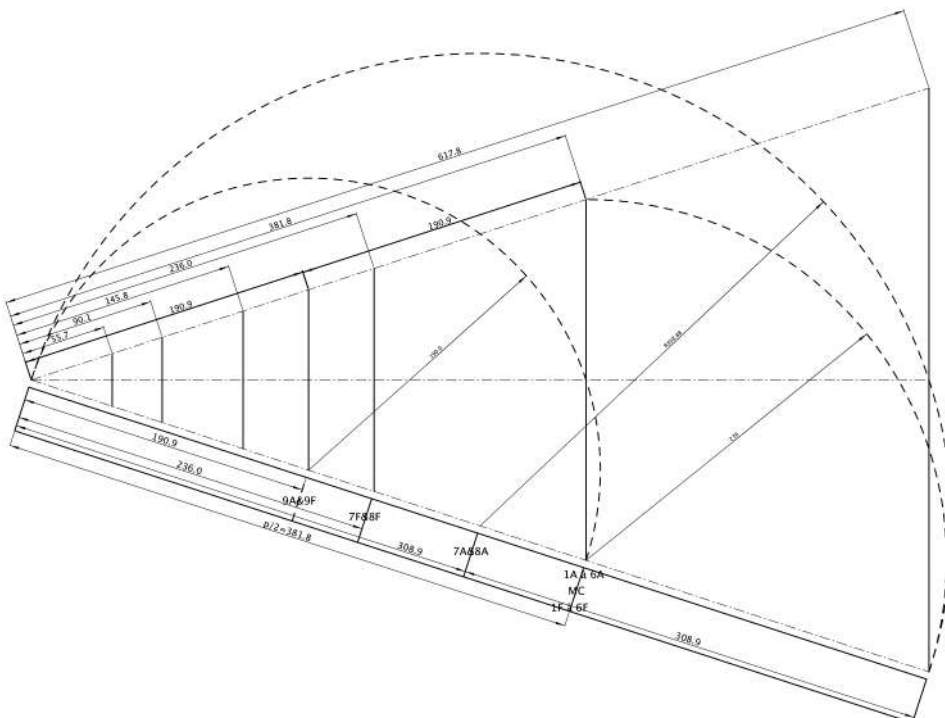


Figure 14.



Vers l'arrière, la position en largeur de G est la même pour les couples 7A et 8A. Cette largeur est la moitié de l'augmentation en proportion de la largeur $p/2$.

La position en largeur du point G pour les couples 9A et 9F est égale à la moitié de la largeur $p/2$.

Positionnement des gabarits

Partie centrale:

Entre les couples 6F et 6A les gabarits se positionnent de la manière suivante:

- dans les fonds, le point B du gabarit de varangue est positionné sur le point G défini plus haut, le gabarit pivote autour de ce point jusqu'à venir tangenter au point de jonction avec la quille (râblure).
- dans les hauts, le point E du gabarit de genou se positionne sur la position du plat-bord déterminée, le gabarit pivote autour de ce point jusqu'à venir tangenter avec le gabarit de varangue.

Extrémités:

L'utilisation des gabarits se fait différemment aux extrémités. Seul le gabarit de varangue est utilisé pour tracer les fonds et les hauts de la chaloupe. Voici la façon de procéder pour chaque couple.

Extrémité avant:

Couple 7F: pour tracer la varangue le gabarit est inversé. On positionne son repère C sur la jonction avec la quille et on fait pivoter le gabarit jusqu'à ce qu'il tangente le point G. Pour tracer le genou, on utilise le gabarit de varangue, point D sur la position du plat-bord. Le gabarit pivote autour de ce point jusqu'à tangenter avec le point G.

Couple 8F: pour tracer le genou, le point A du gabarit de varangue est positionné sur le point G et pivote autour de celui-ci pour venir tangenter au point du plat-bord. Pour la varangue, le point C du gabarit retourné est positionné contre la jonction avec la quille et pivote autour de ce point jusqu'à tangenter avec le tracé du genou.

Couple 9F: pour tracer le genou, le point A du gabarit de varangue est positionné sur le point G et pivote autour de celui-ci pour venir tangenter au point du plat-bord. Pour le bas du genou, le point B du gabarit de varangue est positionné sur le point G et pivote pour venir tangenter sur le point de contact avec la râblure d'étrave.

Extrémité arrière :

Couple 7A: du point de vue de la varangue ce couple est déterminé comme le couple 6A. Le point B du gabarit de varangue est positionné sur le point G et pivote jusqu'à venir tangenter avec la quille. Pour tracer le genou, le point D est positionné au plat-bord, le gabarit pivote autour de ce point jusqu'à venir tangenter avec la varangue.

Couple 8A: le point A du gabarit de varangue retourné est placé sur le point G, il pivote autour de celui-ci jusqu'à tangenter avec la quille. Le point B du gabarit positionné sur G pivote jusqu'à tangenter avec le point du plat-bord.

Couple 9A: le point C du gabarit de varangue retourné est positionné sur la jonction avec la râblure de quille et pivote jusqu'à venir tangenter sur le point G. Le point D du gabarit de varangue est ensuite positionné sur le plat-bord et pivote autour de ce point jusqu'à venir tangenter contre le tracé précédent du bas de la varangue.

Charpente axiale: étrave et étambot

Les extrémités de la chaloupe peuvent également être tracées à l'aide des mêmes gabarits qui servent à déterminer le tracé de la râblure sur les pièces d'étrave et d'étambot ainsi que la jonction de ces pièces avec la quille. Les extrémités de la quille sont courbes pour amorcer la forme des pièces d'étrave et d'étambot, elles comprennent le début de la courbe de ces pièces. Le point de jonction de la râblure entre la quille et les extrémités est situé au-dessus de la quille.

Pour le positionnement des gabarits, je décide d'utiliser la série proportionnée qui a donné les dimensions principales de l'embarcation. L'arc de la varangue **a** me permet de trouver en correspondance l'épaisseur du bordé²¹, la réduction d'ordre 10 de cette dimension **a** donne l'épaisseur **i** du bordé égale à 2,5 cm, qui correspond à l'épaisseur indiquée dans le rapport archéologique.

Les points de jonction de la râblure sont situés à une hauteur **j** égale à l'augmentation proportionnée de l'épaisseur **i** du bordé. Le point supérieur de la râblure aux extrémités (niveau du plat-bord) est situé sur une parallèle à chaque extrémité, vers l'intérieur du bateau, située à une distance égale à la hauteur **j** augmentée de l'épaisseur du bordé. Cette nouvelle dimension **k** est également une augmentation proportionnée de la précédente **k = i+j**. Une fois la râblure définie, il est facile d'utiliser les gabarits pour tracer les pièces à la dimension voulue.

Tracé de la râblure d'étrave

Le point A du gabarit de varangue positionné verticalement sur le point de la râblure au niveau du plat-bord permet de tracer la partie haute.

Le gabarit de varangue positionné horizontalement, point B sur le point de jonction quille/étrave permet de tracer la partie basse de la râblure. Le point D de ce gabarit sert de point de positionnement au point D du gabarit de genou, autour duquel il pivote pour venir tangenter le tracé de la partie haute. Pour tracer la partie courbe de la quille, il faut faire pivoter le gabarit de varangue jusqu'à ce qu'il vienne couper la ligne du dessus de la quille à une distance égale à **f**, réduction proportionnée de la différence **e = c-d**.

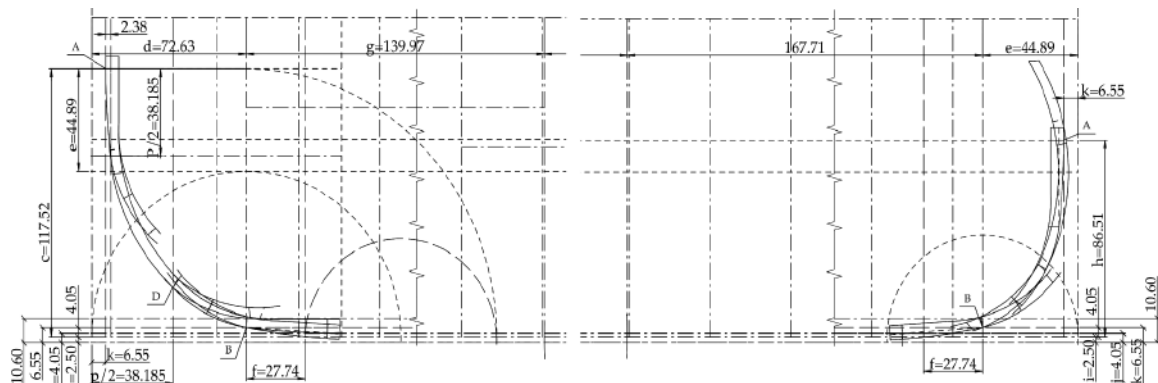


Figure 15. Tracé de la râblure d'étrave à gauche et de la râblure d'étambot à droite.

Tracé de la râblure d'étambot

Le point A du gabarit de varangue positionné verticalement sur le point de jonction de la râblure au niveau du plat-bord permet de tracer la partie haute.

Le point B du gabarit de genou est positionné sur la jonction de la râblure entre la quille et l'étambot. Le gabarit pivote autour de ce point jusqu'à venir tangenter la partie haute déjà tracée. Pour tracer la partie courbe de la quille, il faut procéder de la même manière que pour la partie avant.

21. La flèche de l'arc de la varangue correspond à la hauteur du triangle d'or dont le grand côté est égal à l'épaisseur du bordé

Simulation de l'ensemble de la chaloupe tracée à l'aide des gabarits

Pour réaliser ce tracé de la chaloupe j'ai utilisé les gabarits avec les règles définies précédemment. Même si le lissage n'est pas parfait, au vu de la méthode le résultat est surprenant.

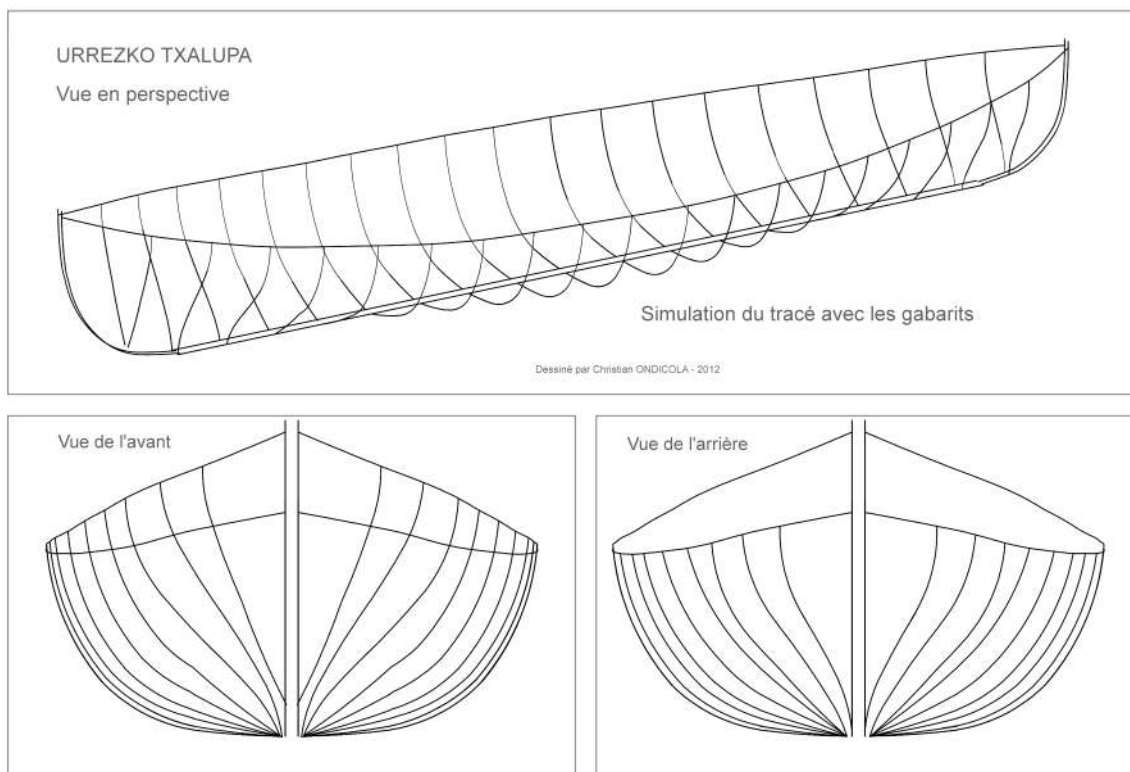


Figure 16. Simulation de l'ensemble de la chaloupe tracée à l'aide des gabarits.

CONCLUSION

Cette chaloupe peut être entièrement définie par des relations géométriques issues des propriétés particulières de la relation de proportionnalité d'extrême et moyenne raison, et de différentes combinaisons utilisant ces propriétés géométriques.

Je suis bien conscient que cette méthode est différente de celles qui sont généralement mentionnées dans les traités anciens. Au début de mes recherches je n'aurais jamais pensé qu'il était possible de définir ainsi les formes d'une embarcation, en particulier pour ses extrémités. Ma façon de procéder n'est sans doute pas identique à celle des concepteurs de l'époque mais je pense qu'il est possible qu'ils aient utilisé ces particularités géométriques et des procédés similaires pour concevoir cette embarcation. Une fois les gabarits et les règles de variations définies, il n'est pas nécessaire de comprendre la logique de la conception pour construire la chaloupe, il suffit d'appliquer des règles prédéfinies.

La méthode présente également l'avantage de permettre une construction en série, ce qui n'est pas négligeable dans le contexte historique de cette période importante pour la pêche basque au XVI^{ème} siècle. Nous savons par les découvertes archéologiques faites sur le navire baleinier retrouvé sur le même site, qu'il présente des particularités de construction « galbords taillés dans la quille », assemblage des varangues-genoux-allonges par tenons et mortaises²², entre autres spécificités

22. Ce type d'assemblage était également présent sur l'épave de Cavalaire.

inédites ou peu connues mais représentatives d'une technologie aboutie. Peut-être les constructeurs basques avaient-ils développé leur propre méthodologie, différente de celle de leur voisins.

Je ne suis ni historien ni mathématicien, mais les propriétés géométriques, que je ne connaissais pas avant cette recherche, et que j'ai utilisées sont connues depuis Euclide et pour la période qui nous intéresse, ont été étudiées et publiées par Luca Pacioli dans son « De divina proportione » en 1509. Est-il possible que ces connaissances soient parvenues au Pays basque pour y être appliquées à la construction navale ? Faute d'éléments matériels il est difficile de le prouver, mais peut-être que la méthode que je propose donne une embarcation suffisamment proche de la chaloupe découverte à Red Bay pour que l'on puisse au moins envisager de se poser la question.

BIBLIOGRAPHIE

GRENIER, Robert; BERNIER, Marc-André; STEVENS Willis, eds.: L'archéologie subaquatique de Red Bay. La construction navale et la pêche de la baleine basques au XVI^e siècle, Tome IV chapitre 22 «Ue baleinière basque: chalupa n°1», Parcs Canada, 2007.

Traité de construction navale du père Fernando Oliveira (fin XVI^{ème} siècle). Document Parcs Canada.

RIETH, Eric: *Le maître-gabarit la tablette et le trébuchet - essai sur la conception non-graphique des carènes du Moyen Age au XX^e siècle*, Editions du CTHS, 1996.

RIETH, Eric, dir.: «Concevoir et construire les navires. De la trière au picoteux», *Revue d'anthropologie des connaissances*, Editions Erès, Volume XIII, n°1-1998.

BARKER, Richard: *Two architectures. A view of sources and issues*, Max Planck Institut, Berlin [MPIWG] Workshop, December 2006. Document communiqué par l'auteur.

NEVEUX, Marguerite et HUNTLEY, H.E: *Le nombre d'or. Radiographie d'un mythe suivi de La divine proportion*, Editions du Seuil, octobre 1995.

Informations sur le nombre d'or disponibles sur : http://fr.wikipedia.org/wiki/Nombre_d%27or

http://eu.wikipedia.org/wiki/Urrezko_zenbakia

http://fr.wikipedia.org/wiki/Construction_du_pentagone_r%C3%A9gulier_%C3%A0_la_r%C3%A8gle_et_au_compas

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

OLABERRIA, Juan Pablo; OLAIZOLA, Iñaki: "Método de diseño en el astillero Mutiozabal de Orio en el siglo XIX y y su relación con métodos no-gráficos de diseño de cascos del siglo XV", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 443-459.



Método de diseño en el astillero Mutiozabal de Orio en el siglo XIX y su relación con métodos no-gráficos de diseño de cascos del siglo XV

Juan Pablo Olaberria Egiguren
Iñaki Olaizola Eizagirre

Recep.: 22.09.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 443-459]

Acep.: 06.11.12

Resumen

Hasta la invención del plano de formas como representación de la carena del buque en el siglo XVII, la transmisión del conocimiento para la construcción de un barco se realizaba a través de métodos no-gráficos. Estos métodos permitían el diseño del casco con unas herramientas básicas: una plantilla con la forma de la cuaderna maestra y una serie de regletas graduadas. El artículo describe con detalle el proceso de diseño del casco de una lancha fletera en el astillero Mutiozabal de Orio, Gipuzkoa, en el siglo XIX en una época en la que los métodos de diseño no gráficos estaban siendo sustituidos por métodos de diseño basados en la ciencia y la ingeniería.

Palabras clave: Diseño tradicional de carenas, Diseño no-gráfico, Puja y Grúa, Astillero Mutiozabal de Orio.

Laburpena

XVII. mendean ontzien kraskoa irudikatzeko forma-planoa asmatu zen arte, ontzi bat eraikitzeke ezagutzaren transmisioa metodo ez grafikoez egiten zen. Metodo haiei esker kraskoa tresna oinarrizkoek diseinatu zitekeen: zuaker nagusiaren forma zuen txantilo bat eta erregela graduatu sorta bat. Artikuluak zehatz-mehatz deskribatzen du nola diseinatzen zen Orioko (Gipuzkoa) Mutiozabal ontziolan zamaontzi bat XIX. mendean, garai hartan diseinu-metodo ez grafikoen ordeztasun zientzian eta ingeniarietan oinarritutako diseinu-metodoak ezartzen hasi baitziren.

Gako-hitzak: Tilapeen diseinu tradizionala, diseinu ez grafikoa, Orioko Mutiozabal ontziola.

Abstract

Until the linesplan was invented as a design tool of a ship's hull bottom in the 17th century, shipbuilding knowledge was transferred using non-graphic methods. These methods allowed the design of the hull with basic tools: a template in the form of the master frame and a number of graduated gauges. The article gives a detailed description of the hull design process for a freight boat at the Mutiozabal shipyard of Orio, Gipuzkoa in the 19th century at a time when non-graphic design methods were being replaced by design methods based on science and engineering.

Key words: Traditional hull-bottom design, non-graphic design, rising and narrowing, Mutiozabal dockyard of Orio.

1. INTRODUCCIÓN

A pesar de que para la mentalidad actual resulta difícil concebir el proceso de diseño de un casco sin la realización de un plano a escala, hasta el s. XVII, debido a los métodos de diseño que utilizaban, no se realizaba ningún tipo de plano para la definición teórica y construcción práctica de las formas del casco. Al no utilizarse planos ni representación gráfica alguna, a estos procesos de diseño se les suele denominar procesos de diseño no-gráficos (Rieth, 1996: 10).

El desarrollo del plano de formas y el uso de planos en arquitectura naval se produce en el s. XVII (McGrail, 1998: 102) y está plenamente incorporado al diseño de cascos desde el s. XIX en adelante. El hecho de que anteriormente los diseñadores de barcos no dibujaran la forma del casco, no significa que el diseño de cascos se hiciera sin método. Muy al contrario, «los más avanzados constructores de embarcaciones del s. XVI no construían sus embarcaciones a ojo, sino tras un cuidadoso proceso de diseño» (Barker, 1998: 540). Sus procedimientos de diseño y construcción se basaban en la geometría, y su aplicación práctica resultaba sencilla, producto de la utilización de unos instrumentos fáciles de elaborar mediante unos procedimientos geométricos. Estos instrumentos constaban de dos partes: una plantilla de la cuaderna maestra y un juego de regletas graduadas de fácil construcción. Con esos instrumentos, el diseñador podía proporcionar al constructor toda la información necesaria para dar forma a la embarcación y, a su vez, el constructor con los mismos instrumentos, podía fabricar muchas de las piezas del casco, de manera separada e incluso en lugares diferentes, que una vez montadas formaban entre todas la estructura de un casco de formas alisadas, y que se correspondía con el proyecto del diseñador (Taylor, 2006: 52).

Estos métodos de diseño no-gráfico se fueron abandonando a medida que se desarrollaron los métodos basados en la representación gráfica y el conocimiento científico, pero sobrevivieron en algunos lugares de Europa, o de tradición constructiva europea, hasta bien entrado el s. XX (Rieth, 1996: 11). La supervivencia de estos métodos en astilleros de Terranova, Grecia, Brasil e India en el s. XX, y del Mediterráneo francés en el s. XIX, ha sido documentada y publicada (Rieth, 1996; Taylor, 2006; McGrail, 2001).

Este artículo mostrará el caso de un astillero vasco, el astillero Mutiozabal de Orio (Gipuzkoa) en el que estos viejos métodos de diseño sobrevivieron hasta finales del s. XIX y, posiblemente, principios del s. XX¹.

2. MÉTODOS DE DISEÑO NO-GRÁFICOS

Los métodos de diseño no gráficos se utilizaban para la concepción de embarcaciones que se construían según el siguiente proceso: primeramente, se construía la estructura transversal de cuadernas, que a continuación se cubría con un forro que se adaptaba a su forma. La necesidad de diseñar y fabricar las cuadernas que definían las formas de la embarcación llevó al desarrollo de las técnicas de diseño no gráfico. Este tipo de diseño y construcción evolucionó en el Mediterráneo, donde en el s. XV aparecen los primeros tratados en los que se detallan procesos de diseño y construcción de galeras según procedimientos no-gráficos (Rieth, 1996: 139-148). En esa época, en el norte de Europa se construía aún según un proceso opuesto al descrito, ya que el primer paso de la construcción de una embarcación consistía en la construcción del forro, que posteriormente se reforzaba interiormente mediante la instalación de cuadernas adaptadas a la forma del forro exterior.

Con el tiempo, a medida que el porte de las embarcaciones aumentaba, las técnicas de diseño no gráfico evolucionaron y se extendieron por toda Europa, llegando a un gran nivel de desarrollo². A

1. La idea de realizar este trabajo surgió en la reunión que mantuvimos con Brad Loewen, profesor agregado del Departamento de Antropología de la Universidad de Montreal, con ocasión de su visita al astillero Olabe de Lasarte-Oria en la primavera del año 2009. En aquella visita observé el plano de la colección Mutiozabal sobre el cual estaba trabajando Juan Pablo Olaberria con la perspectiva de utilizarlo como modelo en una construcción futura, y sugirió la posibilidad de que los planos de esta Colección se hubieran trazado según los métodos no-gráficos de diseño.

2. En el País Vasco, durante el s. XVI se produjo un gran desarrollo en estos procedimientos de diseño y construcción, junto con el desarrollo de una importante industria de construcción naval y una estandarización de diseños. Como consecuencia de esta estandarización, y debido a que una de las consecuencias de la utilización de procedimientos de diseño no-gráfico es que una parte importante de las cuadernas de una embarcación se obtenían de una plantilla única, se produjo una demanda importante de madera curvada con unos radios determinados para la fabricación de cuadernas. El resultado fue la creación de plantaciones forestales en las que se producían piezas de madera con radios determinados, específicos para la construcción de cuadernas (Loewen, 1998: 193). La excavación arqueológica de la nao *San Juan*, hundida en Red Bay, Canadá en 1565, ha confirmado la utilización de las técnicas de diseño no-gráfico para su diseño y construcción (Loewen, 2007: III-83) y la utilización de maderas de plantación, pre-curvadas a radios concretos, para la fabricación de las cuadernas (Loewen, 2007: III-253).

continuación se explican los conceptos básicos del diseño no gráfico, que en términos generales, son aplicables a todas sus variantes³.

Para la concepción de las formas del casco, en los métodos de diseño no-gráficos no se realizaba ningún plano ni trazado de formas, a excepción del trazado a escala real de la plantilla de la cuaderna maestra.

Una vez acordadas las dimensiones principales del casco, establecidas por comparación con las de otros buques similares (buque de referencia), el diseñador seleccionaba la forma de la cuaderna maestra que generalmente se componía de una serie de arcos de circunferencia tangentes entre sí (Loewen, 2007: III-3). Siguiendo la tradición de la época, todas las dimensiones del casco y de la cuaderna maestra guardaban ciertas relaciones de proporcionalidad.

Para diseñar y construir un casco se diferenciaban tres zonas específicas. Por un lado estaría la zona central del mismo, en la que todas las cuadernas se podían obtener de la transformación de la plantilla de la cuaderna maestra mediante la aplicación de las reglas del diseño no-gráfico. Las cuadernas más extremas, entre las cuales se podía utilizar el método, se llamaban: *mura*, la de proa, y *quadra*, la de popa. Las cuadernas comprendidas entre la mura y la quadra se denominaban cuadernas de cuenta. Dependiendo del tipo de embarcación y de la época, la proporción de eslora de esta parte central variaría.

Las otras dos zonas del casco, los finos de proa y popa, no se podían definir con el método no-gráfico, por lo que el constructor debía utilizar otros procedimientos empíricos para obtener la forma de las cuadernas en ellas. Para ello, utilizando su propio criterio, se ayudaba de un serie de *madres* o junquillos longitudinales de madera para definir dichas zonas. Como consecuencia, era imposible la repetición de dos cascos iguales (Apestegui, 2000: 178).

Las cuadernas de cuenta se obtenían a través de la plantilla de la cuaderna maestra siguiendo unos criterios de transformación previamente definidos por el diseñador mediante tres herramientas básicas:

- La plantilla de la cuaderna maestra
- La regleta graduada, llamada puja
- La regleta graduada, llamada grúa

Para definir la forma de una cuaderna de cuenta se estrechaba la manga en la proporción regulada por la grúa, lo cual generaba una embarcación cuyas secciones se afinaban a medida que se alejaban de la maestra. Sin embargo, esta sola modificación produciría unas formas de los fondos de la embarcación no adecuadas, por lo que se daban otras dos transformaciones adicionales. Además del estrechamiento de la varenga, se alzaba la plantilla de la maestra en un movimiento regulado por la puja, y luego se rotaba sobre un punto, llamado codillo, hasta que la plantilla de la maestra tocara el canto superior de la quilla. Este proceso se explica de manera gráfica en la Figura 1.

La Figura 1-a muestra las tres herramientas necesarias para obtener la forma de una cuaderna de cuenta. La pieza de mayor tamaño es la plantilla de la maestra, que incorpora en su parte baja las marcas que regulan el estrechamiento de la varenga, con marcas precisas para cada cuaderna. Ese conjunto de marcas, o regleta graduada, es la grúa. La segunda regleta, independiente de la plantilla de la maestra, es la puja, e incorpora una marca para cada una de las cuadernas, de manera análoga a la grúa. El punto de codillo, P, que se utiliza como punto de articulación para el giro de la cuaderna maestra, es el mismo para la construcción de todas las cuadernas de cuenta. La elección del punto de codillo variaría según las épocas, lugares, e incluso preferencias del constructor, pero generalmente se situaría en un punto del arco del pantoque de la cuaderna (como en el ejemplo), o bien en el centro del arco del pantoque.

La Figura 1-b muestra la plantilla dispuesta para obtener la forma de la cuaderna número 4. Por un lado la varenga se ha estrechado hasta la marca 4 de la grúa, que se ha hecho coincidir con la línea de crujía (línea discontinua vertical). A su vez, la plantilla se ha elevado sobre la línea base o parte superior de la quilla (línea discontinua horizontal) hasta hacerla coincidir con la marca número 4 de

3. El proceso de diseño descrito aquí es el seguido en el astillero Mutiozabal, que se asemeja en términos generales con el método denominado *gabarit de St. Joseph*, utilizado en el s. XIX en el Mediterráneo francés. Este método es descrito por E. Rieth en el capítulo 11 de su obra: *Le Maître-Gabarit la Tablette et le Trébuchet: essai sur la conception non-graphique des carènes, du Moyen Âge au XXe siècle*, Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 1996.

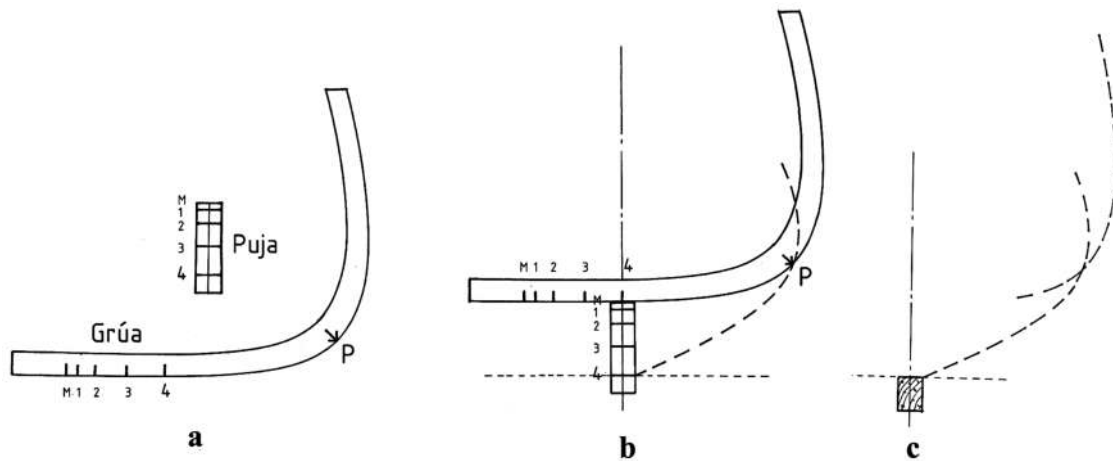


Figura 1: Transformaciones de la maestra.

la puja. La línea curva a trazos define la parte baja de la cuaderna y se obtiene de rotar la plantilla de la maestra sobre el punto P hasta que ésta toca el canto superior de la quilla.

La Figura 1-c muestra la forma de la cuaderna 4, con la discontinuidad que aparece alrededor del codillo, y que deberá ser *alisada*, posteriormente, por el constructor.

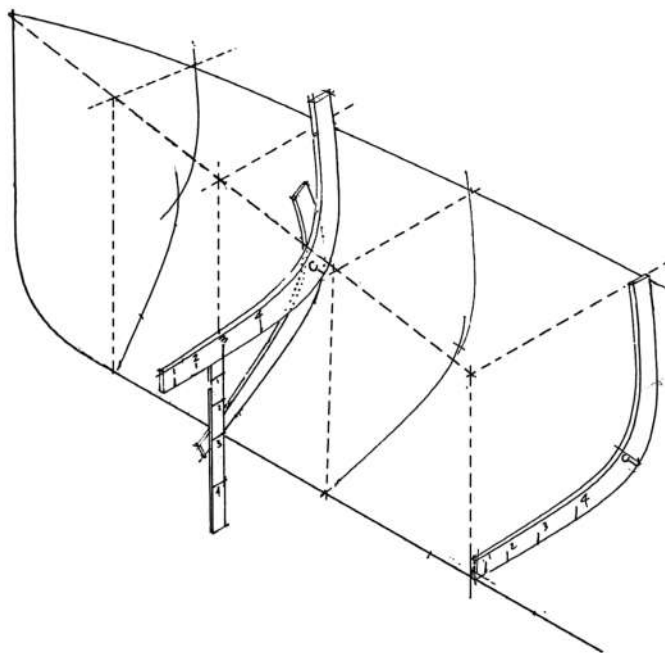


Figura 2.

La Figura 2 muestra una perspectiva en la que se aprecia la manera de utilizar las plantillas y reglas graduadas para la definición de una cuaderna.

En la Figura 3 hemos representado, de manera conjetural, la utilización de estas herramientas sobre el tablón con el que se construiría la cuaderna.

Con el procedimiento descrito hasta ahora, la regala se estrecharía en la medida señalada por la grúa, pero, en ocasiones, no interesaba que la regala se estrechara demasiado en las zonas de proa y popa por lo que, a menudo, se realizaba una transformación adicional llamada *joba* que consistía en rotar la plantilla de la maestra alrededor del punto de codillo, P, hacia el exterior, provocando un ensanchamiento de la manga en la regala. El control de esta transformación adicional se hacía también mediante reglas graduadas.

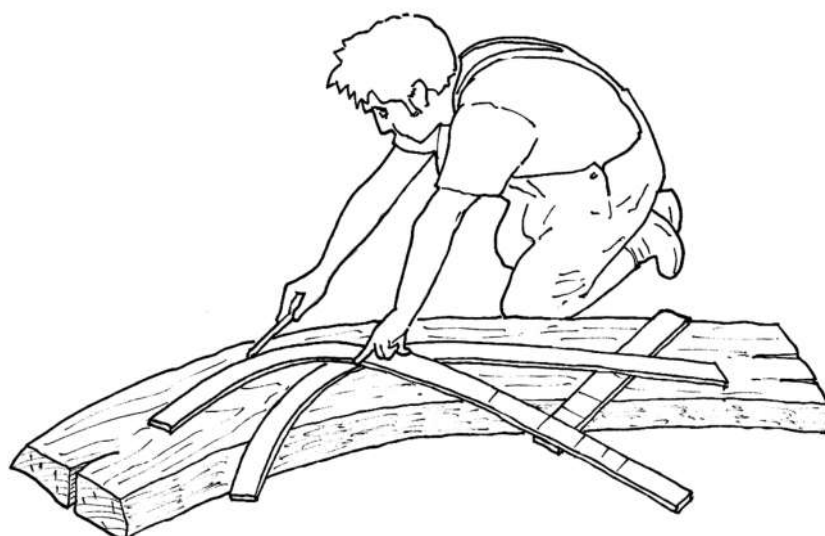


Figura 3.

Hemos visto que en este proceso de diseño y construcción del casco, además de la propia cuaderna maestra, las regletas graduadas, puja y grúa, juegan un papel fundamental en la definición de las formas. El diseño de estas regletas era muy sencillo y se basaba en construcciones geométricas básicas que ya eran conocidas y utilizadas en diferentes aplicaciones en la arquitectura, desde al menos la Grecia clásica (Loewen, 2007: Vol.3, III-9).

Existían diferentes maneras de obtener estas regletas, llamadas *Meia lua*, *saltarelha*, *brusca*, *rabo de espada*, etc. según la ley de formación utilizada en su definición (Castro, 2007). Todas ellas tenían en común que se podían construir con un compás como única herramienta y producían unos valores en serie que se incrementaban de manera gradual, y que cuando se trazaban producían una curva lisa, adecuada para el diseño de elementos largos y curvos, como cascos, mástiles de sección variable, etc.

Una vez decidía la cuaderna maestra, para construir las cuadernas de cuenta el diseñador decidía los valores máximos de elevación de la varenga y de estrechamiento de la manga en la mura y en la quadra. Generalmente estos valores se expresarían como un valor proporcional de alguna de las dimensiones principales de la cuaderna maestra (Castro, 2007: 148). El diseño de la mitad de proa y la mitad de popa serían independientes, por lo que los valores de elevación de la varenga y estrechamiento de la varenga en la quadra y en la mura no serían necesariamente iguales. Una vez que el diseñador había decidido estos valores máximos, debía *repartirlos* de manera proporcional entre las cuadernas de cuenta, mediante las regletas graduadas, puja y grúa.

La Figura 4 ilustra un ejemplo de la construcción de una regleta⁴ graduada (podría ser una puja o una grúa) para un casco con 6 cuadernas desde la maestra a la quadra y a la mura. Como primer paso, el constructor elegiría el tipo de regleta a construir. En este ejemplo hemos elegido la serie llamada *saltarelha* porque es la utilizada en el astillero Mutiozabal.

La *saltarelha* es una regleta graduada según una serie o progresión numérica. Existen varias formas de obtener dicha serie, pero la más sencilla es la que se muestra en la Figura 4-a. Como primer paso para obtener esa progresión numérica, el proyectista dibujaría una línea recta. Desde el origen 0 marcaría el punto 1 a una distancia arbitraria que llamaremos d . Para obtener la distancia de 1 a 2, duplicaría d . Para obtener la distancia de 2 a 3 triplicaría d , continuando de la misma manera hasta marcar el punto 6. El resultado se muestra en la Figura 4-a, donde 0 representa la cuaderna maestra, y cada una de las marcas representa a las cuadernas de cuenta que hay entre la maestra y la quadra, o la mura, representadas por el número 6. La elevación, o el estrechamiento de la manga, que representaría esta regleta en cada una de las cuadernas, sería la longitud desde el origen hasta la marca

4. Estas regletas se construían en madera. La anchura de la puja sería la misma que la anchura de la quilla, pero tanto la longitud de la regleta como su espesor serían determinados por el constructor dependiendo del material disponible, etc.

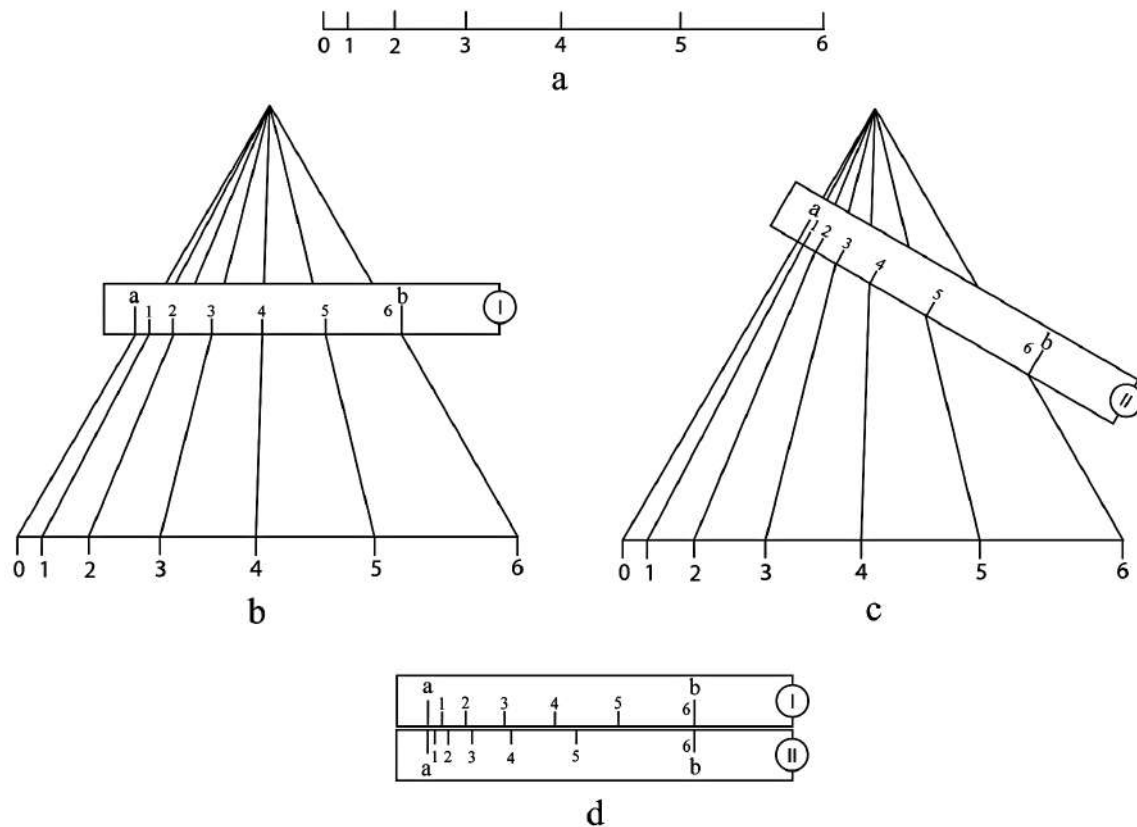


Figura 4: Procedimiento de elaboración de las regletas graduadas.

correspondiente a cada una de ellas. Se trata de una construcción geométrica simple, para la que solamente se necesita un compás para transferir los sucesivos valores de d .

Debido a que el valor de d se ha tomado de manera arbitraria, la longitud total de 0 a 6 también será arbitraria y hemos de recordar que el objeto de construir estas regletas es repartir los valores establecidos para la quadra y la mura en el resto de las cuadernas intermedias. Sería posible probar sucesivos valores de d hasta que la distancia de 0 a 6 coincidiera con la distancia a repartir. Sería un ejercicio largo y poco eficiente, ya que los diseñadores disponían de otra herramienta que facilitaba dicho trabajo; se trata del triángulo proporcional que se muestra en la Figura 4-b y 4-c.

La construcción del triángulo proporcional es sencilla, y se utilizaba para construir todos los diferentes tipos de regleta. En nuestro ejemplo, como base del triángulo se dibuja una *saltarelha* de longitud arbitraria. Se construye un triángulo⁵ con dicha base, y se proyecta un haz de rectas entre las marcas correspondientes a las cuadernas y el vértice. Una vez dibujado el triángulo mostrado en la Figura 4-b, en el caso de que el proyectista deseara repartir una distancia ab concreta en 6 intervalos graduales siguiendo la *saltarelha* que muestra la base del triángulo, el diseñador tomaría una tira de papel (o una pieza de madera) en la que marcaría la distancia ab , y la deslizaría paralela a la base del triángulo, hasta que ambas marcas a y b coincidieran con la primera y última recta del triángulo, es decir con las rectas que emanan del punto 0 y del punto 6, y trasladaría los puntos intermedios a la regleta. Si el diseñador quisiera repartir el mismo valor ab con una serie numérica diferente podría utilizar el triángulo original colocando la tira de papel (o pieza de madera) formando un ángulo con respecto a la base del triángulo como se ha hecho en la Figura 4-c. Si se comparan las dos regletas así obtenidas (Figura 4-d), se observa que si bien la longitud ab es la misma, el reparto de valores intermedios es diferente. La regleta marcada II generará unas formas del casco más llenas que las que se obtendrían con la regleta I.

5. En este caso se ha dibujado un triángulo equilátero, porque es el tipo de triángulo utilizado en el plano que sirve de base a este estudio, pero cualquier tipo de triángulo serviría, y en los tratados de la época es común hallar triángulos rectángulos.

Lo descrito hasta ahora es una manera abreviada de los procedimientos de diseño no-gráfico de los que había muchas variantes posibles. Se podían dar otras transformaciones adicionales a la maestra; podían utilizarse diferentes puntos de rotación; existían otros tipos de regletas graduadas; en ocasiones se utilizaban plantillas adicionales para la definición de la zona entre el pantoque y quilla sin producirse una rotación de la plantilla de la maestra; etc. La diversidad de métodos era amplia, pero todos tenían una característica común: la forma de cada una de las cuadernas de cuenta se obtenía de la transformación de la maestra mediante la utilización de unas regletas graduadas y sobre todo, y a diferencia de cualquier procedimiento de diseño en la actualidad, no se delineaba ningún tipo de plano para la definición de las formas del casco.

Estos sistemas de diseño no-gráficos, que no estaban basados en el conocimiento científico, por otro lado muy limitado en el campo de la Arquitectura Naval en esta época, permitían el diseño de cascos correctamente alisados y de comportamiento y prestaciones relativamente predecibles siempre que su diseño no se alejara mucho de las formas y proporciones habituales en ese astillero. Cualquier cambio brusco en las proporciones y medidas habituales podía, y muy a menudo solía, terminar en fracaso. Estos métodos no resultaban demasiado adecuados para facilitar la innovación y la mejora del diseño.

Durante el s. XVII los científicos y matemáticos iniciaron el difícil proceso de explicar los procesos físicos que regían el comportamiento hidrostático e hidrodinámico de los buques. A pesar de definir conceptos como flotabilidad, desplazamiento, estabilidad, resistencia hidrodinámica etc. los ingenieros navales de la época carecían del soporte teórico que les permitiera calcular las características de la carena de sus diseños de manera práctica y con un mínimo rigor científico. Una de las herramientas de diseño que se desarrolló en esta época y que todavía se utiliza es el plano de formas.

Mediante el dibujo del plano de formas los ingenieros navales de la época pudieron empezar a analizar los diseños y crear la teoría que explicaría su comportamiento, antes de construirlos. Estos planos adoptaron un aspecto que hoy día consideraríamos moderno, ya que representaban las tres vistas en planos ortogonales: alzado o caja de cuadernas, planta y perfil. Sin embargo, debido al todavía limitado desarrollo teórico de la arquitectura naval, los diseños representados en los planos de formas de la época mantenían las formas de los métodos no-gráficos, ya que su trazado se basaba en la plantilla de la maestra y su transformación mediante las regletas u otros métodos de transformación arbitrarios inventados en esa época. Debido a ello, los planos de esta época se deben de tomar como pertenecientes a la tradición de diseño de cascos por procedimientos no-gráficos.

Hasta que el conocimiento científico permitió la predicción del comportamiento de los buques sobre un plano, en el s. XIX⁶, los diseñadores de cascos tuvieron que mantener los viejos métodos de concebir y construir los cascos que, aunque de forma limitada, garantizaban un resultado satisfactorio. A partir de esa época, la posibilidad de predecir sobre plano el comportamiento de los cascos, liberó a los ingenieros navales de la utilización de los viejos métodos cerrados y las formas de los cascos que proyectaban quedaron establecidas por las exigencias de desplazamiento, estabilidad, etc., que ellos mismos imponían (Morgan, W. y Creuze, A., 1829: 21-22). A pesar de ello, ambos métodos de definición de la carena de un buque, el diseño no-gráfico y el diseño libre, convivieron por un tiempo.

En la Figura 5 se puede observar uno de esos planos, que representa la fragata *Todos los Santos*, de 50 codos (29 m) de eslora, construida en Orio en 1803. Este plano tiene una delineación moderna, pero muestra una embarcación cuyas formas se han derivado siguiendo alguno de los procedimientos que hemos denominado como no-gráficos. En la vista de perfil se aprecia la línea de rasel que muestra las pujas en cada una de las cuadernas.

En *Papers in Naval Architecture* (1829), el primer artículo está dedicado exclusivamente a lo que los autores denominan «métodos mecánicos para el diseño de carenas de buques», que no son más que los viejos métodos de diseño no-gráfico que en esas fechas aún se utilizaban en algunos casos para el trazado de planos de formas. Los autores no critican el proceso de trazado, que admiten que «... son de una aplicación tan sencilla, que las formas de un buque se pueden obtener en la sala de

6. Algunos de los conceptos básicos de la hidrostática como son el desplazamiento y la estabilidad se conocían desde épocas anteriores, e incluso se habían formulado procedimientos que en teoría permitían su cálculo. Sin embargo, los procedimientos de cálculo carecían de la agilidad suficiente para que pudieran ser utilizados de manera práctica. En fechas anteriores a 1860 el cálculo de las características de estabilidad de una embarcación para un ángulo de escora y posición del centro de gravedad determinado podía llevar hasta dos años (McGee, 1999: 231).

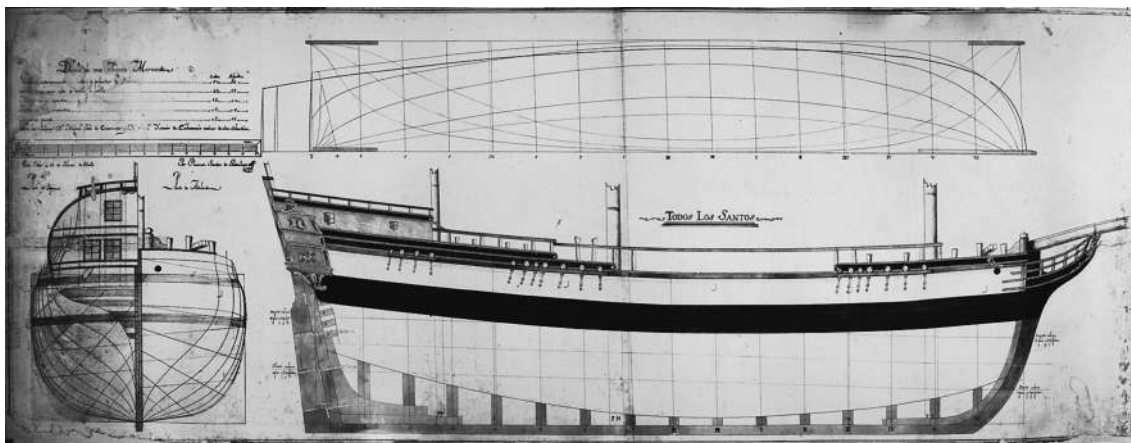


Figura 5: Fragata Todos los Santos (Colección Untzi Museoa de Donostia-San Sebastián).

trazado, incluso sin planos, en unas pocas horas; ... ». Los critican porque están basados en procesos arbitrarios que « ... no sólo impiden el legítimo intento de mejora, sino que impiden la utilización del conocimiento científico adquirido hasta ahora mediante la aplicación de principios establecidos y valiosa experiencia» (Morgan y Creuze, 1829: 17). Finalmente, y tal y como los autores de *Papers in Naval Architecture* escribieron, «con el conocimiento presente de esta ciencia, esos sistemas [de diseño] nunca podrán volver a ser utilizados extensivamente» (Morgan y Creuze, 1829: 19) y estos quedaron relegados a a ser utilizados para el diseño de cascos basados en formas tradicionales. Es el caso del astillero Mutiozabal de Orío, en el que, a pesar de utilizar los nuevos métodos basados en formas libres y la ingeniería, se mantuvieron también los viejos métodos no-gráfico para el diseño de embarcaciones de pesca y de cabotaje.

La comparación de la caja de cuadernas de este tipo de embarcaciones de principios del S. XIX con otras de finales del s. XIX muestra la poca evolución que sufrieron las mismas en ese siglo. El método de diseño, y por lo tanto, las formas de estas embarcaciones, se mantuvo hasta finales del s. XIX y probablemente principios del s. XX. La desaparición de estas embarcaciones debido a la irrupción del vapor fue repentina, y con ellas desaparecieron los viejos procedimientos de diseño que no resultaban adecuados para el diseño de los nuevos tipos de casco requeridos.

3. MÉTODO DE DISEÑO EN EL ASTILLERO MUTIOZABAL

Para conocer el método de diseño en el astillero Mutiozabal nos hemos basado en el análisis de los planos pertenecientes a la Colección Mutiozabal, depositados en la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa, de Donostia-San Sebastián. Se trata de una colección de planos realizados entre finales del s. XVIII y principios del s. XX. La tipología de las embarcaciones que aparecen en los planos es muy variada e incluye desde grandes navíos, como fragatas del s. XVIII y goletas de carga del s. XIX, hasta modestas lanchas de pesca y de carga, traineras, bateles, etc. La colección contiene también planos de embarcaciones fluviales, como gabarras y *alas*, así como algunos vapores y yates de recreo. La calidad del delineado de los planos es diversa, limitándose algunos planos a indicar las líneas principales, mientras que otros se hallan debidamente trazados a tinta, con información sobre la escala, fecha, cliente, puerto de destino, etc. Algunos incluyen información hidrostática básica en forma de curvas de desplazamiento o datos sobre el área sumergida⁷, lo cual constituye una aportación excepcional para el estudio del comportamiento de la embarcación.

Para analizar el proceso de diseño para dar forma al casco, podemos dividir estos planos en dos grupos. El primer grupo de planos, que es el que centra nuestro interés, muestra embarcaciones de

7. El plano 6593r muestra la caja de cuadernas de una trainera de pesca de finales del s. XIX en el que se indica el área sumergida hasta la flotación en la cuaderna maestra. Al multiplicar esta área, por las dimensiones principales del casco (eslora) y un factor (en términos de arquitectura naval, el coeficiente prismático) se obtiene el desplazamiento de la embarcación.

carga y de pesca, de diseño y tipología tradicional, en los que las formas del casco se han obtenido siguiendo los procedimientos no-gráficos. El segundo grupo de planos, más evolucionados que los primeros, muestra embarcaciones de tipología moderna o de origen extranjero, tales como goletas de carga, vapores de pesca, yates, etc., cuyas formas se han obtenido de manera libre, sin condicionantes derivados del procedimiento de trazado⁸.

Tras el análisis de diferentes planos del primer grupo hemos verificado que las formas de los cascos se podían reproducir aplicando las transformaciones sucesivas de la cuaderna maestra, mediante los movimientos de elevación de la altura de la varenga, estrechamiento de la varenga y rotación de la plantilla al rededor de un punto de codillo. Sin embargo resultaba más complicado determinar el tipo de regleta utilizada para el control de estas transformaciones. Afortunadamente, uno de los planos muestra un triángulo proporcional, como los que hemos descrito anteriormente. Esto nos ha permitido investigar acerca de cómo se diseñó aquella embarcación.

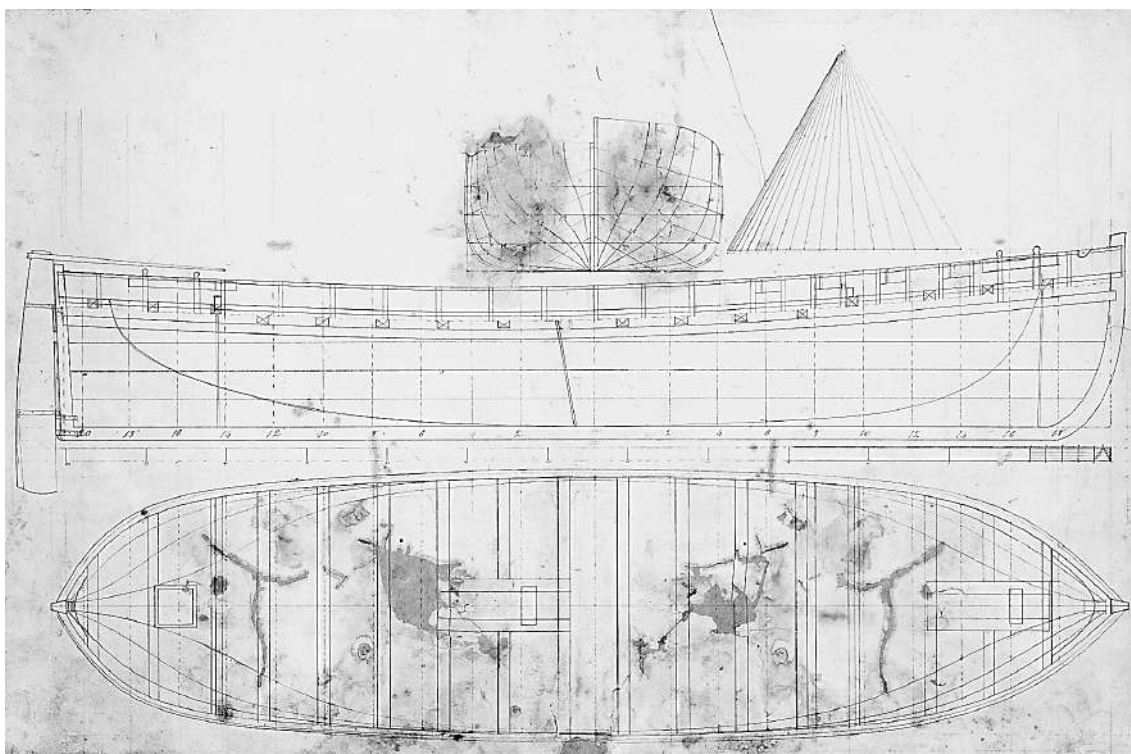


Figura 6: Plano 6223 de la Colección Mutiozabal (Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa).

3.1. Plano de una lancha de cabotaje de 65'

El plano 6223 de la Figura 6, de mediados del s. XIX, muestra una típica lancha de cabotaje de 65' de eslora (18,1 m)⁹ utilizada en la costa vasca en ese periodo. En el mismo se aprecia la posición de sus dos mástiles, aunque no se refleja el tipo de velas utilizado. Siguiendo con la práctica de la época se puede suponer que la lancha iría aparejada con dos velas al tercio y su aspecto sería similar al de la lancha que se muestra en la pintura de la misma época que ilustra la Figura 7.

Una característica significativa de este plano es que muestra el triángulo proporcional (Figura 12) del que se derivarían las regletas graduadas que, como hemos explicado, son la base de los procedi-

8. Existe un tercer grupo de planos trazados con una combinación aparente de ambos procedimientos de diseño. Todas las cuadernas se obtienen de la transformación sucesiva de una única plantilla de curvas, con la forma de la cuaderna maestra, pero su transformación se regula de manera totalmente empírica, mediante diagonales trazadas utilizando junquillos flexibles. Es un método de trazado y alisado extremadamente rápido, aunque con una cierta limitación de formas posibles para el diseño, que se justifica por el tipo de embarcación al que se destina: modestas embarcaciones de pesca.

9. La unidad de medida utilizada es el pie de Burgos, que equivale a 27,86 cm.

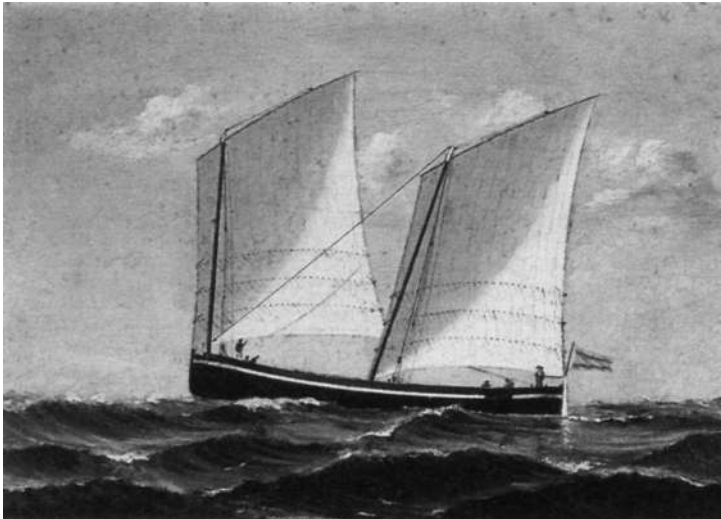


Figura 7: *Nuestra Señora de la Concepción*. reproducido de *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián.

mientos no-gráficos, y que los autores de *Papers in Naval Architecture*, coetáneos con estos métodos, llamaron «métodos mecánicos para el diseño de carenas de buques». La presencia de dicho triángulo sería por sí mismo un indicio que permitiría suponer que el plano podría haber sido dibujado según las técnicas de diseño no-gráfico. Sin embargo, para poder afirmarlo con mayor certeza, debería ser posible dibujar dicho plano con la única ayuda de las herramientas de diseño utilizadas en el diseño no-gráfico de embarcaciones y de sus correspondientes procesos de transformación a partir de la cuaderna maestra, y así lo hemos realizado.

3.1.1. Análisis del plano de la lancha de cabotaje de 65'

El análisis del plano lo hemos realizado en varias partes: por un lado la forma de la cuaderna maestra, y por otro el triángulo proporcional y las regletas graduadas (puja y grúa) que del mismo se obtienen.

El objetivo perseguido consiste en mostrar que:

- Es posible obtener las formas de una parte importante del casco mediante la transformación de la plantilla de la cuaderna maestra, regulando dicha transformación mediante las pujas y grúas obtenidas del triángulo proporcional.
- Las dimensiones de las diferentes partes de la cuaderna maestra, y las dimensiones de las pujas y grúas también, están relacionadas entre sí mediante sencillas proporciones en relación con alguna dimensión principal de la cuaderna maestra.

3.1.1.1. La cuaderna maestra

Tanto la cuaderna maestra de esta lancha de cabotaje, como el resto de las cuadermas maestras de las embarcaciones de esta Colección que hemos analizado, muestran características muy similares: carecen de astilla muerta (son de fondo totalmente plano) y tienen una forma ligeramente cerrada de boca (su manga en la regala es menor que la manga máxima).

Siguiendo con la practica de delineado común a todos estos planos, el diseñador ha trazado un rectángulo, o marco de referencia, definido por la manga y el puntal de la maestra en la regala. Según hemos verificado, la cuaderna maestra se compone de tres arcos de circunferencia tangentes entre sí, cuyos radios, así como las coordenadas de sus centros, son proporcionales a las dimensiones del marco de referencia (Figura 8). Estos tres arcos definen el genol, el pantoque y la varenga de la cuaderna maestra¹⁰.

10. El genol es la parte más vertical de la cuaderna. La varenga es la parte horizontal de la misma. El pantoque es la parte curva entre ambas.

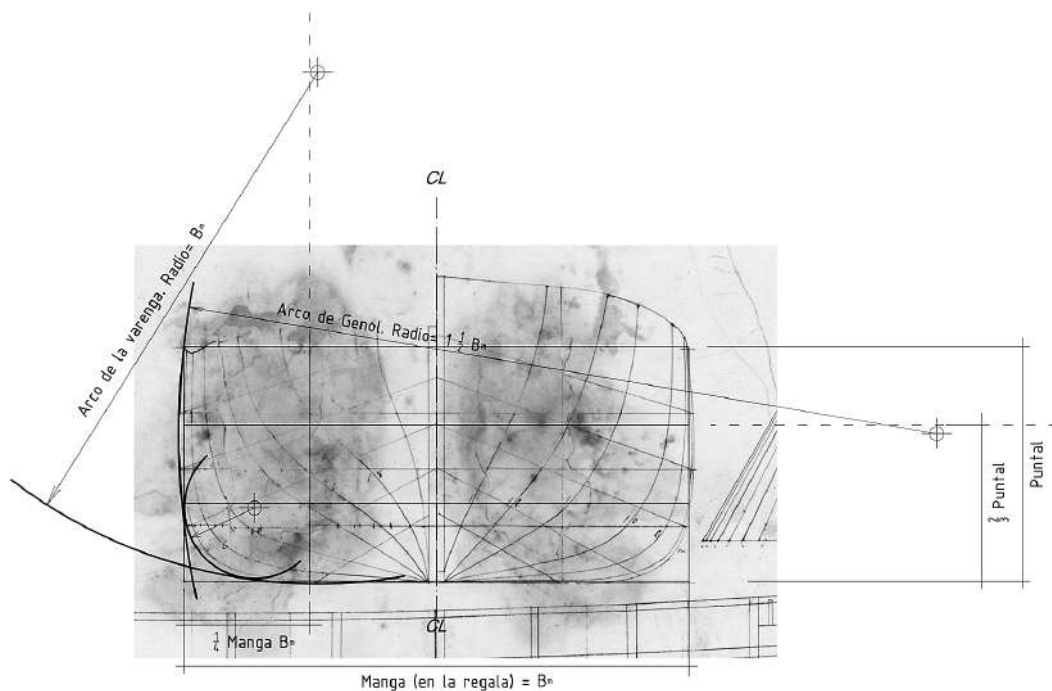


Figura 8: Elaboración propia sobre el plano 6223 de la Colección Mutiozabal (Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa).

Del análisis de la cuaderna maestra hemos obtenido las siguientes proporciones:

- El arco que da forma al genol tiene un radio de $1 \frac{1}{2}$ veces la manga de la maestra en la regala, B_m , y su centro se halla posicionado a $\frac{2}{3}$ del puntal medido desde la línea base.
- El arco que da forma a la varenga tiene como radio la manga, B_m , y su centro se halla situado a $\frac{1}{4}$ de la misma.
- El arco que da forma al pantoque es más impreciso, y su radio es $\frac{1}{7}$ de la manga, B_m , aproximadamente.

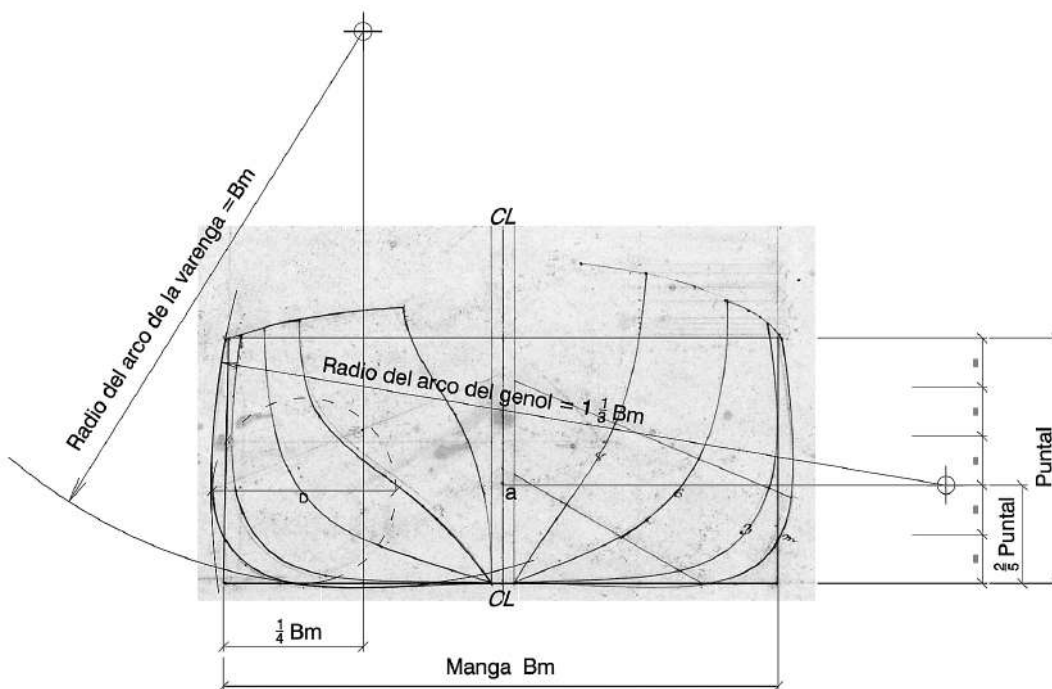


Figura 9: Caja de cuadernas de un potin de 7,2 m de medidos del s. XIX, perteneciente a la misma Colección.

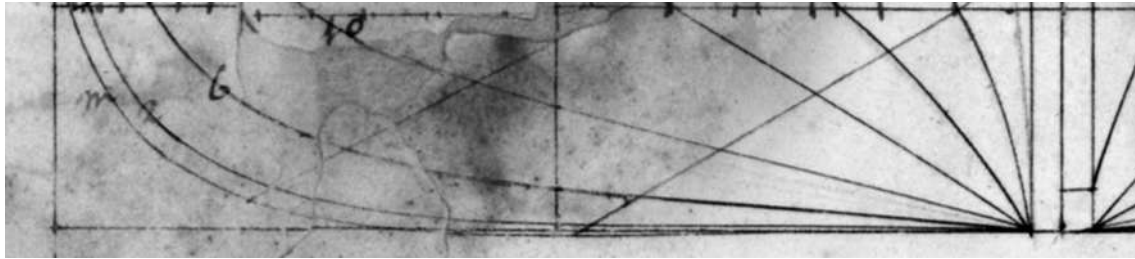


Figura 10: Detalle de los fondos de la lancha de cabotaje de 65' del plano 6223 de la Colección Mutiozabal (Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa).

En otros planos de la Colección se verifica que la posición de los centros se ajusta de una manera más exacta todavía con divisiones proporcionales del marco de referencia. Como muestra, incluimos en la Figura 9 la caja de cuadernas de un *potin* de pesca de mediados del S. XIX de 7,2 m de eslora. En el mismo, se aprecia que el diseño de la cuaderna maestra se compone de tres arcos, cuyos radios son proporcionales a la manga de la maestra en la regala (B_m), y sus centros se hallan en divisiones proporcionales exactas de la manga (B_m) y el puntal en la regala. Así, el radio del genol es $1\frac{1}{3}$ veces B_m y su centro está a $\frac{2}{5}$ del puntal en la maestra. El radio de la varenga es igual a B_m y su centro se sitúa en $\frac{1}{4}$ de B_m . El diámetro del arco del pantoque es de $\frac{1}{3}$ de B_m .

En el plano de la lancha de cabotaje, así como en otros de la misma colección, el arco de la varenga sobresale por debajo de la línea base, lo que daría una forma muy peculiar a la obra viva de la embarcación (Figura 10 y 11). En nuestra interpretación, esta parte se ignoraría en el proceso de construcción y se alisaría, dando como resultado una sección maestra con el fondo plano. La función de esta parte curva bajo la línea base es dar una mayor curvatura en la zona de la obra viva al resto de las cuadernas de cuenta, y de esa manera evitar las secciones excesivamente planas, ya que una obra viva excesivamente plana no es adecuada desde el punto de vista de la resistencia estructural, tanto en la situación de varada, tan habitual en la época, como para absorber el impacto de los pantoques.

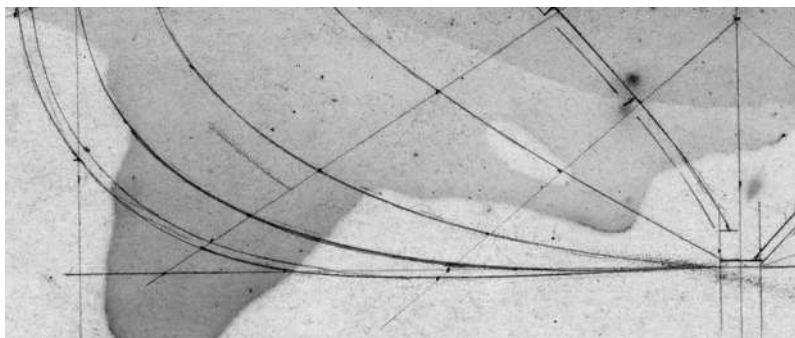


Figura 11: Fondos de una trainera de pesca de 1889 de la Colección Mutiozabal (Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa).

3.1.1.2. El triángulo proporcional y las regletas que del mismo se obtienen

En la Figura 12 podemos ver un detalle del triángulo proporcional que se muestra en el plano 6223, cuya base está definida por una serie del tipo que hemos denominado *saltarelha*.

El plano de formas consta de 18 secciones a proa de la maestra, y de 20 a popa de la misma, de las que se han dibujado solamente las secciones pares, tanto en la caja de cuadernas como en la planta y el perfil.

El triángulo proporcional se compone de un haz de 18 líneas, en el que las líneas 6, 10, 14 y 18 están identificadas por su número y se corresponden con las cuadernas del mismo número representadas en la caja de cuadernas.

La identificación del procedimiento de construcción de las regletas graduadas ha sido complejo y lo hemos realizado a través de un proceso de ensayo-error que finalmente produjo el resultado deseado. En la Figura 13 se observa la forma de obtener las regletas con las que actualmente resulta posible dibujar las formas del casco en gran parte de su eslora. Todas estas medidas las hemos trasladado a la sección de la cuaderna maestra en la Figura 14.

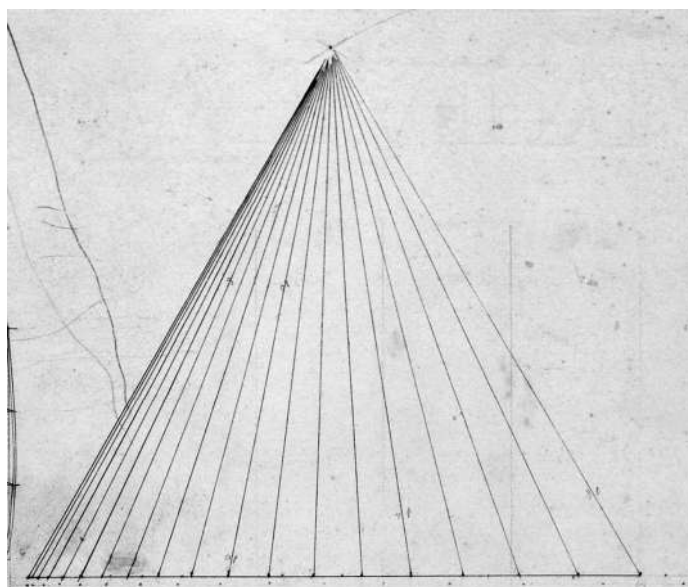


Figura 12: Triángulo proporcional del plano 6223 de la Colección Mutiozabal (Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa).

Estas regletas cumplen, además, una característica común al sistema de diseño descrito, pues sus dimensiones son proporcionales a la manga de la maestra en la regala, B_m , de acuerdo a las siguientes proporciones¹¹:

- La grúa en la cuaderna 18 de proa es $\frac{1}{3} B_m$ y en la cuaderna 18 de popa es $\frac{1}{4} B_m$.
- Las pujas son del mismo valor en la cuaderna 18 de proa y de popa, con una longitud de $\frac{4}{10} B_m$.
- La grúa y la puja de proa se obtienen mediante dos cortes paralelos del triángulo, y lo mismo ocurre con la grúa y la puja de popa. Sin embargo, los ángulos de corte en proa y popa son diferentes (Figura 13).

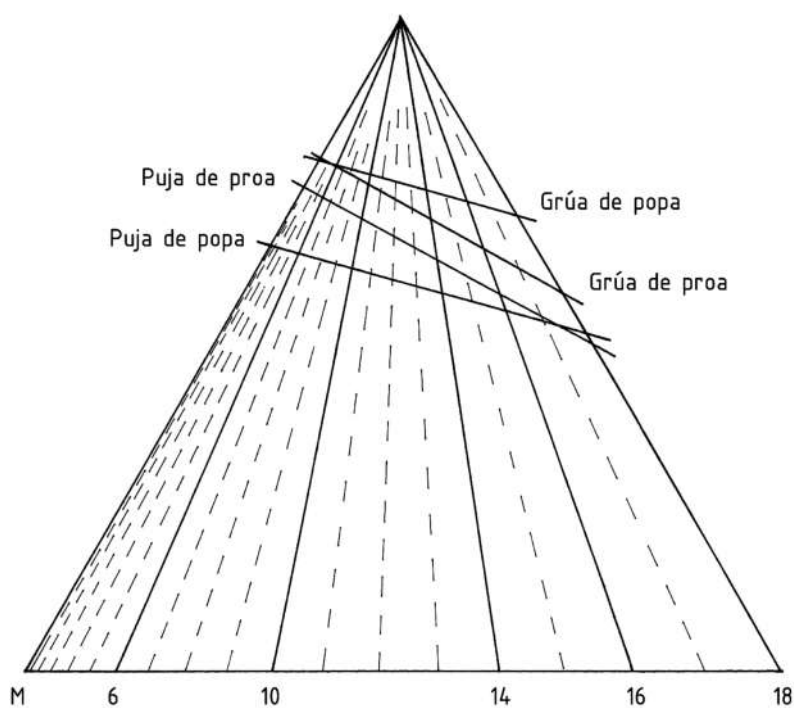


Figura 13.

11. A pesar de que el método de diseño no se ha llevado hasta la sección 18, tanto en proa como en popa, del análisis del plano se desprende que al desarrollar las regletas graduadas el diseñador utilizó unos valores teóricos de pujas y grúas en la sección 18, y que estos son proporcionales a la manga máxima del casco en la regala, B_m .

3.1.1.3. Otras proporciones en el diseño

Existen otras proporciones que también relacionan el puntal en la roda y en el codaste con el puntal en la maestra. Así:

- El puntal en la roda es igual al puntal en la maestra más $\frac{1}{3}$ del mismo ($P_r = \frac{4}{3} P_m$).
- El puntal en el codaste se obtiene de sumar al puntal en la maestra un tercio de la diferencia entre el puntal de la roda y el de la maestra ($P_c = P_m + \frac{1}{3}(P_r - P_m)$).

3.2. Análisis de resultados

Un elemento clave de nuestro estudio consiste en la comparación del plano que hemos obtenido por aplicación de estas reglas y el plano original. Tras el análisis de la cuaderna maestra y de las pujas y grúas, hemos procedido a la construcción material, sobre lámina de plástico y en la misma escala que el plano original, de la plantilla de la maestra sobre la que hemos marcado el punto de codillo, y las marcas correspondientes a la grúa, puja y joba.

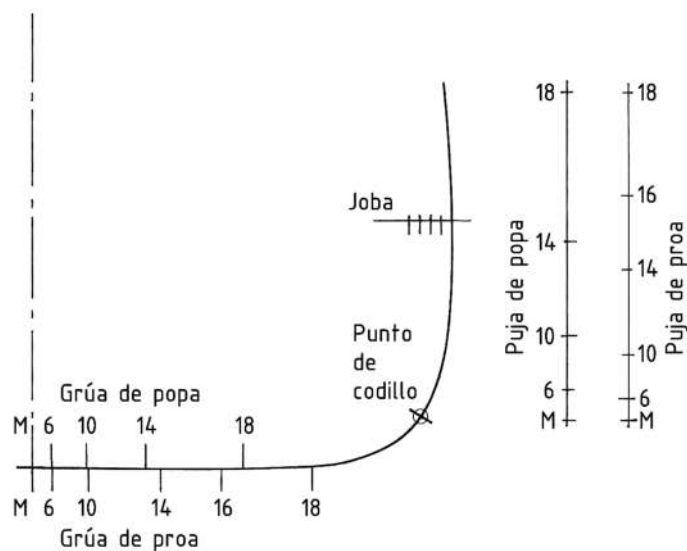


Figura 14.

Con esta información, representada en la Figura 14, se puede replicar la lancha de cabotaje de 65', según el proceso siguiente:

Obra viva: Establecidas la línea base, línea de crujía y el ancho de quilla, para diseñar cada una de las cuadernas, seguiremos tres sencillos pasos.

- Primeramente, elevamos la plantilla de la maestra según la escala de pujas.
- A continuación, reducimos la manga según la escala marcada por la grúa incluida en la plantilla de la maestra.
- Finalmente, rotamos la plantilla de la maestra al rededor del punto de codillo hasta que ésta coincida con la parte superior de la quilla.

Obra muerta: Entre las cuadernas 6 a 16 de proa hay que realizar la transformación adicional denominada joba para que el ajuste con la caja de cuadernas original sea máxima. La regleta graduada utilizada para el control de la joba no se obtiene del triángulo, pero tras un proceso empírico hemos diseñado la regleta y el punto de aplicación con los que obtenemos un buen ajuste con las secciones originales. La forma de utilizar la regleta para el control de la joba es sencilla¹². Así, para la

12. Al aplicar la joba a las cuadernas de cuenta, hemos verificado la existencia de una gran variedad de métodos tanto para definir las proporciones de la joba como en la identificación del punto de aplicación. El método de transformación de la joba utilizado en el plano que hemos estudiado comparte características comunes con el método descrito por Rieth (1996: 72), en cuanto a la regleta utilizada, y Apestegui (1992: 19) en cuanto al punto de aplicación de la misma.

primera sección de proa en la que se aplica la joba (sección nº 6), se coloca la plantilla de la cuaderna maestra con el estrechamiento y el alzamiento correspondientes y se marca (a trazos) la obra muerta que resultaría (Figura 15). El siguiente paso consiste en rotar la plantilla hacia el exterior, alrededor del punto de codillo, hasta la primera marca de la regleta de control de la joba. En el resto de las secciones el procedimiento se aplica de manera análoga, rotando dos unidades en la segunda sección (nº 10), tres en la tercera (nº 14) y por último cuatro en la cuarta (nº 16).

En la obra muerta, a popa, sucede algo similar, si bien, debido a que las formas de popa se pretenden más llenas, la joba no se aplica hasta la cuaderna 10 (la coincidencia en la cuaderna 14 ya no es posible).

El resultado de este proceso se representa en la Figura 15.

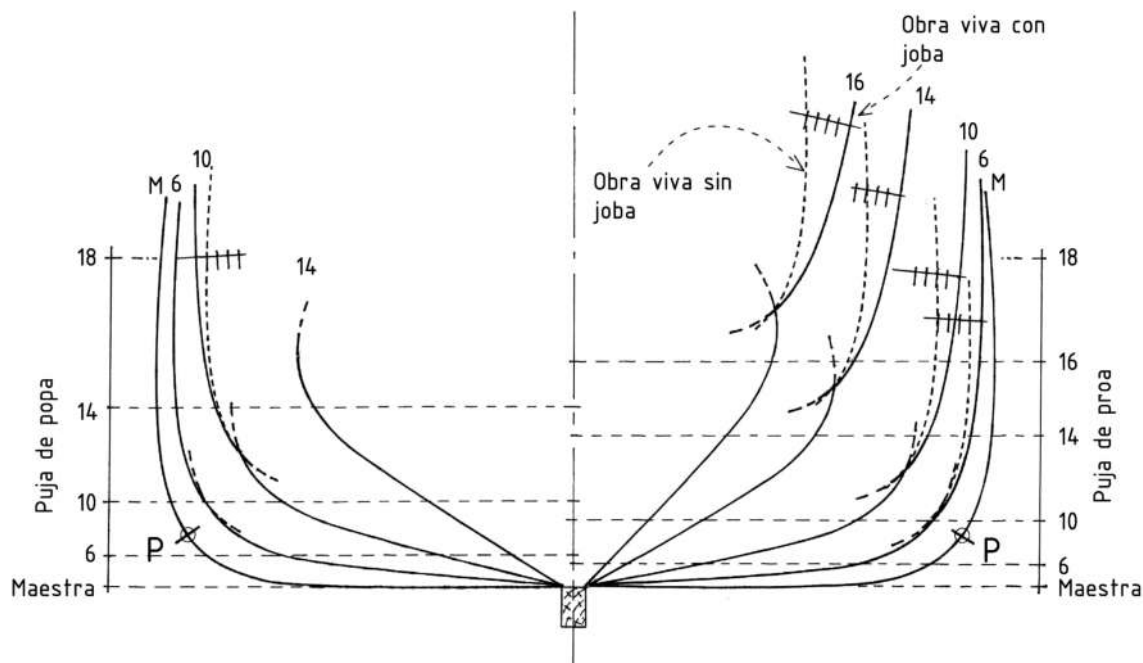


Figura 15: Caja de cuadernas obtenida.

Para mostrar las similitudes y diferencias entre ambos planos, en la Figura 16 hemos representado en trazo diferente la caja de cuadernas que hemos obtenido, y las líneas del plano original.

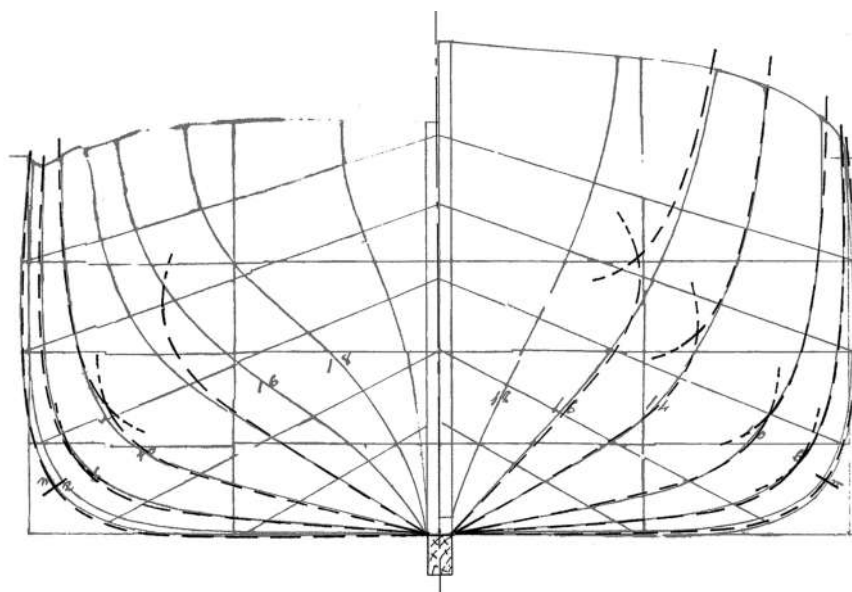


Figura 16: Montaje de las formas obtenidas de nuestro análisis sobre el plano original.

Como se aprecia la coincidencia entre la obra viva que hemos obtenido y el plano original es casi total entre las cuadernas 16 de proa a 14 de popa, es decir en aproximadamente el 75% de la eslora del barco. La no-coincidencia en las formas en los finos de proa y popa se debe a que, como ya se ha explicado, el procedimiento de diseño no-gráfico no era aplicable a estas zonas del barco.

Conviene resaltar que para el diseño de este barco, además de la plantilla de la maestra, se ha utilizado la plantilla de la roda en el perfil, como única plantilla de curvas adicional. Esta plantilla, definida también por arcos de circunferencia tangentes entre sí, se ha utilizado para, además de la roda, trazar la forma de las cuadernas 16 y 18 a popa, el genol de la cuaderna 14 a popa, la cuaderna 18 a proa, la regala en popa en la vista en planta, y se ha utilizado también para realizar el alisado de las discontinuidades que aparecen en la zona del codillo de las cuadernas de cuenta.

4. CONCLUSIONES

En este artículo hemos constatado, que, durante el s. XIX, en el astillero Mutiozabal de Orio, para la definición de las formas de algunos tipos de embarcación, se siguieron utilizando los métodos de diseño no-gráfico que permiten la definición y construcción de un barco a través de transformaciones regladas de una única plantilla de su cuaderna maestra. Estos métodos, ideados por importantes geómetras de la antigüedad (Barker, 1988: 547), se extendieron por Europa a partir del s. XV y han sido el soporte tecnológico de la construcción naval en la mayoría de los países europeos hasta la adopción de métodos de diseño basados en la ingeniería. Así, podemos constatar la utilización de estas técnicas en El Reino Unido, Francia, Grecia y la Península Ibérica.

El hecho de que los métodos de diseño no-gráfico se mantuviera en uso en el País Vasco hasta finales del S. XIX no se debe de tomar como una peculiaridad local. Podemos encontrar testimonios de una utilización similar en todo el mundo, en los que los viejos métodos, utilizados de manera generalizada en el pasado, han quedado relegados a una utilización marginal para barcos modestos de diseño tradicional construidos con bajos recursos tecnológicos y económicos. En la actualidad estos métodos perviven en países que, como resultado de la colonización, han adoptado la tradición constructiva europea: India, Terranova, Brasil, etc. En todos ellos, los métodos de diseño no-gráfico se utilizan para el diseño de embarcaciones de tipología tradicional, destinados a la pesca y carga.

No podemos explicar con total seguridad cuáles serían los motivos por los que se siguieron utilizando estos métodos de diseño, aunque es muy probable que el motivo de este aparente atraso tecnológico en el proceso de diseño sea económico, ya que no es casualidad que ambos tipos de barco, cabotaje y pesca, sean embarcaciones modestas dedicadas a una industria de rendimiento económico limitado¹³. Los diseñadores de periodos anteriores no actuaban de manera diferente a como lo haría un diseñador actual, y utilizaban un método de diseño u otro en función de los costes asociados a dicho método (McGee, 1999: 235).

La pervivencia de tales métodos hasta etapas tan tardías se debe, entre otras razones, a que los métodos de diseño no-gráfico acumulaban el conocimiento completo del diseño y la construcción de un barco, con la evidente ventaja de que la repetición de la embarcación, tantas veces como se deseara, era posible realizarla en cualquier otro astillero, por muy lejano que estuviera, debido a que toda la información acerca del mismo se podía condensar sobre una plantilla de la cuaderna maestra en la cual se hubieran marcado unos trazos que delimitaran el módulo de las transformaciones -regletas de grúa, puja y joba- que había que aplicar a las siguientes cuadernas de cuenta. El diseño mediante los métodos tradicionales proporcionaba un método rápido de diseño y un método rápido de construcción, al facilitar la fabricación de casi todas las cuadernas con una sola plantilla. Además, proporcionaba un modelo de embarcación de prestaciones conocidas, tanto en sus características de navegación como de explotación. Por lo tanto, no asumieron, para ese tipo de embarcaciones, los riesgos que se derivarían de "inventar" algo que no estuviera ya experimentado en embarcaciones que ellos mismos conocieran. Como resultado, persistieron en la construcción de una tipología de

13. Rieth, (1996: Cap. 11) constata la utilización en el Mediterráneo francés de un método muy parecido al descrito (denominado Gabarit de Saint-Joseph), utilizado también para el diseño de embarcaciones de pesca y cabotaje, y recoge la descripción detallada que de dicho método realizó J. Vence en el s. XIX. Según Vence (Rieth, 1996: 167) el motivo de la supervivencia de dicho método para el diseño de esas embarcaciones era, entre otros, de tipo económico al reducir los costes de diseño y trazado de la embarcación

embarcación relativamente barata, pero cuya mejora y optimización estaba muy limitada por el proceso de diseño mismo.

A principios del s. XX se produjo, en la flota pesquera del País Vasco, la gran innovación de la propulsión a vapor. Esto produjo una gran transformación ya que se requerían unas formas y proporciones que se escapaban de las obtenidas por medio de los viejos métodos de diseño. Las formas de las embarcaciones tradicionales no servían para el nuevo medio de propulsión. Una forma de superar estos cambios con las máximas garantías de éxito (económico, prestaciones, etc.) fue la aplicación de la ciencia al diseño (McGee, 1999: 235), por lo que los astilleros abandonaron las viejas técnicas y adoptaron métodos de diseño libre, basados en la ingeniería, aplicados a la geometría total del barco. El diseño basado en la ingeniería se aplicó inicialmente a las embarcaciones de mayor porte, y posteriormente a otro tipo de embarcaciones menores.

En relación directa con el análisis de los planos de la Colección Mutiozabal, destacamos que la inclusión del triángulo proporcional que aparece en el plano 6223 es una muestra de la utilización a mediados del s. XIX de métodos de diseño no-gráfico. Su análisis nos ha permitido reconstruir toda la información necesaria para la construcción de ese barco en un sencillo soporte material, una lámina de plástico realizada en la misma escala que el plano, que da información completa acerca de:

- Cómo es y se construye la cuaderna maestra: Sus arcos con sus centros y radios de curvatura; el alisamiento entre sus diferentes arcos; etc.
- Cómo se construyen las respectivas plantillas de puja, grúa y joba. En el análisis que hemos realizado hemos verificado que las series utilizadas son del tipo *saltarelha*.
- Y, como resultado de la aplicación de estas plantillas a las transformaciones regladas de la maestra, cómo se construyen todas las cuadernas de cuenta, si bien las secciones en los extremos de la quadra y la mura, quedan, en parte, sometidas a la libre interpretación del proyectista.

5. BIBLIOGRAFÍA

- APESTEGUI, Cruz: "Arquitectura y Construcción Navales en la España Atlántica en el Siglo XVII y la primera Mitad del XVIII. Una nueva sistematización", *International Symposium on archaeology of medieval and modern ships of Iberian tradition*, 2000.
- BARKER, Richard: "Many May Peruse Us: Ribbands, Moulds and Models in the Dockyards", *Revista da Universidade de Coimbra*, 1988, pp. 539-559.
- CASTRO, Filipe: "Rising and Narrowing: 16th Century Geometric Algorithms used to Design the Botom of Ships in Portugal", *The International Journal of Nautical Archaeology* 36.1, 2007, pp. 148-154.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F. APESTEGUI CARDENAL, C. MIGUELEZ GARCIA, F., *Arte de Fabricar Reales* (edición comentada del manuscrito original de Don Antonio de Gaztañeta Yturribalzaga), 1992.
- LOEWEN, Brad: "The Red Bay Vessel. An example of a 16th-century Biscayan ship", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 193-199.
- LOEWEN, Brad: *The Underwater Archaeology of Red Bay: Basque Shipbuilding and Whaling in the 16th Century. Volume 3*, 2007.
- MCGEE, David: "From Craftsmanship to Draftsmanship: Naval Architecture and the Three Traditions of Early Modern Design", *Technology and Culture*, Vol. 40, No. 2, 1999, pp. 209-236.
- MCGRAIL, Seán: "Ancient Boats in North-West Europe", *Pearson Education*, 1998.
- MCGRAIL, Seán: "Portuguese-derived ship design methods in southern India?", *Proceedings International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian Tradition. (Trabalhos de Arqueologia nº 18)*, Lisboa, 2001, pp. 119-129.
- MORGAN, William y CREUZE, Augustine: "Article I: On Mechanical Methods of designing Ships' Bodies", *Papers on Naval Architecture and other subjects connected with Naval Science*, G.B. Whitaker, London, 1829, pp. 1-22.
- RIETH, Eric: *Le Maître-Gabarit la Tablette et le Trébuchet: essai sur la conception non-graphique des carènes, du Moyen Âge au XXe siècle*, Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 1996.
- TAYLOR, David A.: *Boat Building in Winterton, Trinity Bay, Newfoundland*. Mercury series, Cultural Studies, no 80, Canadian Museum of Civilization, 2006.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

IZARRA, Ane; IBAÑEZ, Itsaso; BARANDIARAN, Marta:
“Características técnicas y propuesta de conservación de una
embarcación fluvial tradicional del río Oria: el ala-haundia Uriberri”,
Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco,
7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp.
461-475.



Características técnicas y propuesta de conservación de una embarcación fluvial tradicional del río Oria: el ala-haundia *Uriberri*

Ane Izarra Uriarte, Itsaso Ibáñez, Marta Barandiaran Landin
Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)

Recep.: 07.03.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 461-475]

Acep.: 09.05.12

Resumen

En este trabajo se estudia la embarcación fluvial tradicional del río Oria: ala-haundia Uriberri. Se describen tanto sus características técnicas como la metodología empleada para su localización e inventario, para, finalmente, plantear una propuesta que asegure su conservación.

Palabras clave: Embarcación fluvial, río Oria, metodología, inventario, conservación, patrimonio histórico.

Laburpena

Lan honetan Oria ibaiko ontzi tradizional bat, ala haundia Uriberri ontzia, aztertzen da. Ontziaren ezaugarri teknikoak nahiz aurkitzeko eta inbentarioa egiteko erabilitako metodologia azaltzen dira, gero, azkenean, ontzia kontserbatzeko proposamen bat egiteko.

Gako-hitzak: Ibaiko ontzia, Oria ibaia, metodologia, inbentarioa, kontserbazioa, ondare historikoa.

Abstract

This work studies the traditional river boat of the River Oria: the ala-haundia Uriberri. It describes its technical specifications and the method used for its location and inventory and concludes by making a proposal to guarantee its conservation.

Key words: Riverboat, River Oria, methodology, inventory, conservation, historical heritage.

1. INTRODUCCIÓN

En los ríos guipuzcoanos las embarcaciones fluviales tradicionales dejaron de ser de uso común hace varias décadas. Es por ello que han ido desapareciendo y, en la actualidad, son pocas las que aún se conservan, algunas en avanzado estado de deterioro.

Para que la preservación de este patrimonio sea posible, además del necesario apoyo institucional, resulta imprescindible disponer de estudios técnicos que sirvan como base para las intervenciones que se deban acometer para su adecuada recuperación y conservación.

En esta línea, el trabajo que presentamos se centra en el análisis de una embarcación fluvial del Oria, un *ala-haundia* de nombre *Uriberry* propiedad de Joxe Miguel Bereziartua, del caserío *Uriberry* de Aguinaga (Usurbil)¹.

Este trabajo se enmarca dentro de un estudio más amplio que se está llevando a cabo sobre las embarcaciones fluviales tradicionales de los ríos de Gipuzkoa, con el fin de elaborar propuestas para su conservación. Se está procediendo a la localización e inventariado de todas las que aún se conservan en los distintos embarcaderos de los ríos Deba, Urola, Oria, Urumea, Oiartzun y Bidasoa. Asimismo, se está entrevistando a los propietarios, algunos de edad muy avanzada, recogiendo testimonios orales sobre estas embarcaciones, su utilización y su importancia tanto para la economía familiar como para el desarrollo local.

2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Desde hace unos años, con cierto apoyo institucional y desde distintas organizaciones, se viene trabajando en aras de la preservación del patrimonio marítimo y fluvial. Así, en los últimos tiempos se han llevado a cabo diversos proyectos para asegurar la preservación tanto de embarcaciones como de otro tipo de manifestaciones de la cultura marítima. Por ejemplo, en 1991, el Untzi Museoa-Museo Naval de Donostia-San Sebastián evitó el desguace de la draga *Jaizkibel*, que era propiedad de la Autoridad Portuaria de Pasajes, hasta que, en 1993, el Gobierno Vasco la declaró Bien Cultural de Interés con categoría de Monumento².

En 2008, con el apoyo de la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Astillero Olabe llevó a cabo la restauración³ de dos pesqueros y dos embarcaciones fluviales: un ala y una gabarra. Estas dos últimas se almacenan hoy en día, junto a dos txanelas, en el espacio denominado *Ontzigunea*⁴.

Igualmente importantes han sido algunos de los proyectos de Albaola, como el denominado *Apaizac obeto* (2006)⁵, para el cual se construyó con los métodos del siglo XVI una chalupa ballenera, basándose en la que unos arqueólogos canadienses hallaron bajo el galeón *San Juan* en Red Bay (Canadá), en 1978. Con ella, remaron luego mil millas, hasta llegar a las costas de Labrador y Terranova.

Asimismo, cabe destacar las iniciativas llevadas a cabo por la asociación vasco-francesa *Itsas Begia*, que, en la embarcación *Brokoa*, réplica de una *txalupa-haundia* de finales del s. XIX construida en 1991, han recorrido la costa vasca en tres ocasiones con su proyecto del Cabotaje del Hierro de Bizkaia⁶.

1. En *Zainak*, publicamos un trabajo de tipo etnográfico, elaborado a partir de la información recogida en entrevistas mantenidas con Joxe Miguel Bereziartua, a la sazón propietario de la embarcación *Uriberry*, objeto del estudio de carácter técnico que aquí presentamos. IZARRA URIARTE, Ane: "Embarcaciones fluviales tradicionales del Oria, en Aginaga", en *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 33, Eusko Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián, 2010, pp. 181-199.

2. Era la primera vez que en España se otorgaba este rango a una embarcación. En: ROMANO, Soco; UNSAIN ASPIROZ, José María: *Ontzi tradizionalak milurteko berriaren atarian/Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pág. 25.

3. El documento en el que se describe todo el proceso de restauración está disponible en su web: www.olabe.net. Para realizar la restauración de las embarcaciones emplearon los criterios basados en los *Standards for Historic Vessel Preservation*, que se recogen en: MICHAEL NAAB: *The Secretary of the Interior's Standards for Historic Vessel Preservation Projects with Guidelines for Applying the Standards*, Ed. National Park Service, Washington, D.C., 1990.

4. El espacio *Ontzigunea* se localiza dentro de las instalaciones que el *Centro de Cultura Marítima Ondartxo* tiene en Pasai San Pedro.

5. Para saber más acerca de la expedición *Apaizac Obeto*, véase: www.apaizacobeto.com y www.albaola.com

6. Dentro de los actos que *Itsas Begia* organizó en el III. *Cabotaje del Hierro de Bizkaia* en agosto de 2011, realizaron una recreación de la manera en la que antiguamente se realizaba la carga y descarga del hierro de Somorrostro, desde las embarcaciones mayores que habían atracado en el puerto, a las pequeñas embarcaciones fluviales tradicionales. Fue el propio Joxe Miguel Bereziartua quien desempeñó el papel de alero, transportando la mercancía que cargó en un ala, río arriba. Véase: <http://Itsas.begia.assoc.pagespro-orange.fr/>

Tampoco se debe olvidar la labor que hace *Itsas Gela*⁷, desde sus distintos proyectos de conservación, recuperación y difusión del patrimonio marítimo.

En cuanto a lo que se está haciendo en otros lugares, Galicia es una de las comunidades autónomas donde mayores avances se están realizando en la conservación y difusión de su patrimonio marítimo, con más de 40 asociaciones agrupadas en la *Federación Galega Pola Cultura Marítima e Fluvial*. Desde 1993 organizan encuentros bienales de embarcaciones tradicionales en las que participan diferentes países y comunidades autónomas mediante sus asociaciones análogas, como la *Federación Andaluza por la Cultura y el Patrimonio Marítimo Fluvial*⁸ o la *Federació Catalana per la Cultura i el Patrimoni Marítim i Fluvial*⁹.

Por su parte, en Francia llevan bastantes años promoviendo la salvaguarda del patrimonio naval, mediante revistas como *Chasse-Marée, des bateaux et des hommes*¹⁰. Además, existen allí numerosas organizaciones, como la *France Maritime Heritage* o la *Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial*. De especial interés para nosotros es el trabajo que realiza el *Val d'Adour Maritime*¹¹, para la difusión del valor patrimonial del río Adour, de los puertos fluviales que lo jalonan y de las embarcaciones tradicionales que navegan por él.

En la actualidad, con vistas al futuro, distintas organizaciones de Galicia, País Vasco (concretamente, *Oarsoaldea*¹²), Bretaña y Reino Unido se han unido bajo el proyecto *Dorna* (Desarrollo Organizado y Sostenible de Recursos en el Noroeste Atlántico), para “desarrollar desde la perspectiva del desarrollo económico sostenible y la diversidad cultural, la conservación y recuperación del patrimonio náutico tradicional.”¹³

3. LAS EMBARCACIONES FLUVIALES TRADICIONALES DE GIPUZKOA

3.1. Características tipológicas

Como su nombre indica, una embarcación fluvial es una embarcación creada para ser utilizada en el río. Son embarcaciones menores, de dimensiones bastante reducidas, de fondo plano (sin quilla) y



Carta postal que representa una gabarra navegando por el río Bidasoa, frente a Hondarribia, ca. 1920. Fuente: Archivo personal de Ane Izarra.

7. *Itsas Gela* es una asociación que se formó en Pasai Donibane en 2001 y que desde entonces ofrece distintas actividades de ocio, formación e investigación en torno al mundo marítimo, a la vez que promueve la restauración y conservación del patrimonio marítimo de Euskadi. www.itsasgela.org/

8. Desde esta asociación andaluza se han impulsado numerosos proyectos como el Inventario de las Carpinterías de Ribera y Pescadores Artesanales del Mediterráneo Andaluz, de 2007. Las publicaciones tanto del inventario de los astilleros como el de las embarcaciones tradicionales están disponibles en <http://dorna.coag.es/es/publicaciones/>

9. En Cataluña también se han llevado a cabo importantes estudios entre los que hay que mencionar la tesis doctoral de RIBO GOLOVART, Alejandro: *Las embarcaciones menores catalanas de construcción artesanal del siglo XX*, Universidad de Gran Canaria, 1999.

10. La revista *Chasse-Mareé* se viene publicando desde 1981, informando sobre la historia marítima francesa, sobre sus embarcaciones y los modos de navegación antiguos. www.chasse-maree.com

11. El Val d'Adour Maritime es una asociación creada en 1994. www.valdadourmaritime.com

12. *Oarsoaldea* es la Agencia de Desarrollo Comarcal de los municipios de Errenteria, Lezo, Pasaia y Oiartzun, que junto a otros organismos como la Asociación de Industrias Navales y la Diputación de Coruña, patrocina el proyecto Dorna.

13. Objetivos extraídos de la presentación del proyecto que puede consultarse en: www.proyectodorna.eu

que son propulsadas a remo o con una larga pértiga. Se trata de naves de pequeño puntal construidas de forma artesanal, en madera¹⁴, material que ha sido sustituido hoy en día por otros como acero, fibra de vidrio, etc.

En el caso del País Vasco se conocen tres tipos de embarcaciones fluviales: alas, txanelas y gabarras¹⁵. Los tres tipos comparten cuatro características que son consustanciales a su utilización exclusiva en ríos y zonas portuarias¹⁶:

- a) Su fondo es plano.
- b) Son embarcaciones de carga (de personas, animales o mercancías).
- c) Se impulsan con una larga pértiga llamada "polaina" o "agia".
- d) Tienen poco puntal.

La embarcación que posee Joxe Miguel Bereziartua es, concretamente, un *ala-haundia* que él mismo construyó en 1997, siguiendo las técnicas tradicionales que aprendió de su abuelo, su tío y su padre y cuya ficha de inventario se recoge más adelante.

Aunque alas, txanelas y gabarras son embarcaciones tipológicamente muy parecidas, hay que establecer algunas diferencias, en función de sus dimensiones y de sus formas características.

TIPOLOGÍA DE LAS EMBARCACIONES FLUVIALES TRADICIONALES

Ala



Definición: Es una variante regional propia del País Vasco que tiene la popa cuadrada y la proa chata y aguda. Dependiendo de su dimensión existen dos tipos de alas: *ala-haundia* (grande) y *ala-txikia* (pequeña).

Dimensiones					
Ala-haundia			Ala-txikia ¹⁷		
Eslora total	Manga máxima	Puntal	Eslora total	Manga máxima	Puntal
6,50 m.	1,52 m.	0,42 m.	4,50 m.	1,80 m.	0,52 m.

Utilización	
Lugar	Tipo
Las alas son las embarcaciones típicas del río Oria.	<p>Ala-txikia: Dado su pequeño tamaño, se han empleado sobre todo para pesca.</p> <p>Ala-haundia: Se han empleado para transporte de personas, animales y carga de arena, y también para pescar.</p>

14. Tradicionalmente se construían en madera de roble.

15. Se utiliza la terminología en euskera por ser la más habitual en la zona en la que se ha localizado la embarcación.

16. AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Las embarcaciones fluviales de Gipuzkoa", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 639-649.

17. Estas dimensiones corresponden a un *ala-txikia* que fue construida en tiempos modernos por un familiar de Joxe Miguel Bereziartua. Véase: AGUIRRE SORONDO, A.: *op. cit.*, pág. 646.

Txanela o Txalanta



Definición: Embarcación menor de fondo plano, proa afilada y popa cuadrada.

Dimensiones		
Eslora total	Manga máxima	Puntal
5,57 m.	1,24 m.	0,34 m.

Utilización	
Lugar	Tipo
Su uso fue generalizado en el río Urola y en el Urumea.	Se ha empleado para cruzar los ríos, para la pesca y para el transporte de arena.

Gabarra



Definición: Es la embarcación fluvial tradicional de mayor tamaño y según sus dimensiones se distinguen la *gabarra-haundia*, que tiene la proa y la popa chatas y cuadradas y la *gabarra-txikia*, que tiene la popa chata y cuadrada pero la proa aguda y afilada.

Dimensiones					
Gabarra-txikia			Gabarra-haundia ¹⁸		
Eslora total	Manga máxima	Puntal	Eslora total	Manga máxima	Puntal
9,32 m.	1,91 m.	0,64 m.	12,62 m.	2,34 m.	0,52 m.

Utilización	
Lugar	Tipo
Se han utilizado en el río Oria, en el Urumea y en el Bidasoa.	Tanto las gabarras grandes como las pequeñas se han empleado para el transporte de mercancías (sobre todo arena), ganado y personas.

Tabla 1.- Tipología de las embarcaciones fluviales tradicionales.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información recogida por AGUIRRE SORONDO, A.: op. cit. 2003. Fotografías de las embarcaciones tomadas por Ane Izarra.

En otros lugares también encontramos denominaciones bastante semejantes para embarcaciones similares, como se muestran en la Tabla 2.

TERMINOLOGÍA NÁUTICA DE LAS EMBARCACIONES MENORES

Euskara	Castellano	Francés	Inglés	Italiano
Ala	Chata	Bateau plain	Flat	Chiatta
Txanela/txalanta	Chalana	Chalan	Lighter	Allibo
Kabarra/gabarra	Gabarra	Fabare/Gabare	Gabbard	Gabarra

Tabla 2.- Terminología náutica de las embarcaciones menores. Fuente: www.histamar.com.ar

18. Estas son las dimensiones de una *gabarra-haundia* del Bidasoa según un documento de 1801, recogidos en: AGUIRRE SORONDO, op. cit., p. 643.

3.2. Construcción

Las embarcaciones fluviales tradicionales se han construido hasta hace muy pocos años a la manera tradicional, en madera (cortada de los bosques de la zona) y empleando técnicas probadas a lo largo del tiempo, sin utilizar planos ni modelos.

De esta misma manera construyó Joxe Miguel Bereziartua en 1997, su *ala-haundia Uriberri*. Aprovechó el tiempo libre que tenía durante los fines de semana y en cinco meses la tuvo terminada. A falta de un astillero o de una grada, construyó su embarcación en un "astillero" bastante rudimentario: aprovechó la altura similar de dos arbustos para lograr un espacio de trabajo resguardado, colocando un plástico a modo de techumbre.

3.3. Lugares y tipos de utilización

En el río Oria, a lo largo de su historia, las embarcaciones fluviales se han empleado para distintas funciones, tales como el transporte de personas, animales o cargas (minerales, madera, hierba, abono agrícola, arena) y para la pesca (mayoritariamente de angulas).

Así, los habitantes de sus riberas utilizaban las embarcaciones fluviales para acercarse a los bosques y campos (para la tala de árboles, la obtención de hierba, etc.), para facilitar el transporte de personas de una orilla a otra, para la pesca (a veces, como un apoyo a una economía familiar, que se basaba en la producción hortícola-ganadera, o, en algunos casos como medio de supervivencia exclusivo, cuando la huerta no daba fruto). Durante siglos desempeñaron además un papel muy importante en la economía de la zona, ya que en ellas se acarrea el mineral a las ferrerías y se transportaban distintos productos manufacturados como herrajes, anclas, barricas y piezas de madera para naos. También se empleaban para el dragado del río con el fin de que otras embarcaciones de mayor calado pudieran navegar la cuenca fluvial sin problemas.



Joxe Miguel Bereziartua atracando un *ala-haundia* en el embarcadero de su caserío, ca. 1970¹⁹.
Fuente: Archivo personal de J.M. Bereziartua.

Nuestro informante, Joxe Miguel Bereziartua ha utilizado desde muy joven sus alas para el transporte de personas y de ganado, para la pesca y para cargar arena. Pero debido a los cambios que se han producido en los modos de vida tradicionales, en los últimos años las ha utilizado sólo para la pesca de angulas cuya captura, además, ha ido decreciendo debido a distintas causas como la contaminación del río Oria o la utilización de técnicas de pesca más agresivas con el entorno, como por ejemplo, el arrastre.

Hoy en día, es escaso el número de embarcaciones fluviales tradicionales que se conservan en algunos embarcaderos de los ríos Deba, Urola, Urumea, Oria y Bidasoa, estando la mayor parte prác-

19. En la actualidad el *ala-haundia* de la ilustración 2. no se conserva. Esta embarcación era una de las dos que Joxe Miguel y su familia tenían en el caserío Uriberri y al igual que el resto embarcaciones que poseyeron se denominaba Uriberri. Por los datos ofrecidos por nuestro informante, sabemos que en muchos casos, este tipo de embarcaciones se identificaban con el nombre del caserío familiar. Desgraciadamente ambas embarcaciones quedaron destruidas tras una de las fuertes riadas que hubo a finales de los 80.

ticamente en desuso. Son los últimos vestigios de algunos oficios y modos de vida antiguos como los de arenero, maderero, alero, gabarrero o txanelero.

4. METODOLOGÍA

La metodología que se va a describir a continuación nos ha servido para localizar e inventariar la embarcación *ala-haundia Uriberri* y conocer a su propietario Joxe Miguel Bereziartua, que es quien, amablemente, ha sido nuestro informante.

4.1. Metodología empleada para la localización de la embarcación *ala-haundia Uriberri*

La localización de este ala no resultó excesivamente complicada ya que en estudios previos²⁰ sobre la cuenca del río Oria se habían descubierto varias de estas embarcaciones en distintos embarcaderos de esa zona. Además sirvieron de complemento algunas fotografías aéreas, disponibles en la página web del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa²¹ y que son una valiosa herramienta para el trabajo del investigador, ya que el hecho de poder visualizar lugares desde el aire ayuda a localizar los puntos de interés y también permite apreciar todo tipo de objetos: desde numerosos restos de embarcaderos de alas que se conservan en la cuenca del río Oria, hasta un cementerio de embarcaciones.

La zona en la que trabajamos se escogió, sobre todo, por dos cuestiones:

Gracias a la documentación histórica y bibliográfica que se ha manejado se conocía la importancia que había tenido el antiguo astillero *Mapil* (que se encuentra justo al lado del caserío *Uriberri*), desde el siglo XVI hasta el XIX.

Aunque en la actualidad no se conserve ningún resto visible de dicho astillero, este punto geográfico es desde 1997 una zona de Presunción Arqueológica²².

Tras dar con el nombre del caserío que nos interesaba visitar, *Uriberri*, se procedió a buscar toda la información posible sobre él. De esta manera reunimos distintas referencias sobre él: desde artículos de periódicos de la comarca hasta algún libro²³ en el que se recogía información sobre sus habitantes y modos de vida. Además, casualmente, se consiguió el anuncio de la venta de dicho caserío *Uriberri* y de las embarcaciones fluviales, lo que permitió utilizar el teléfono de contacto que allí se adjuntaba para establecer el primer contacto con nuestro informante, Joxe Miguel Bereziartua. Acordada la fecha del primer encuentro, se procedió a preparar la entrevista.

4.2. Metodología empleada para las entrevistas

Durante el primer semestre de 2009 se entrevistó a Joxe Miguel Bereziartua en tres ocasiones. Siguiendo los métodos utilizados en la investigación etnográfica, y con la intención de que la información obtenida fuera lo más exhaustiva posible, previamente se elaboraron los cuestionarios que sirvieron de hilo conductor durante las entrevistas, de las que se conserva la grabación de audio. Se realizaron en euskera, ya que, al ser la lengua materna de Joxe Miguel, es con la que mejor y más cómodo se expresa. De esta manera hemos podido constatar la enorme riqueza de vocabulario que existe en euskera para referirse a las embarcaciones fluviales tradicionales y que todo ese vocabulario que designa las diferentes partes de la embarcación y los modos de navegar con ellas, se está perdiendo junto con las embarcaciones.

Asimismo, se debe destacar que nuestro informante se ha mostrado muy receptivo a la hora de compartir su experiencia ya que es consciente de que tiene entre manos uno de los últimos ejemplares de una tipología naval, que despierta el interés de los investigadores.

20. En algunos de los trabajos que se han realizado sobre la historia reciente de Usurbil, se hace mención e incluso se recogen fotografías de algunas de estas embarcaciones. De esta manera se citan en el anteriormente comentado estudio de AGUIRRE SORONDO sobre las embarcaciones fluviales de Gipuzkoa, también en el libro de TELLABIDE AZKOLAIN, JOSU: *Usurbilgo baserriak eta baserritarrak*, Noaia! Kultur Elkar-atea-Usurbilgo Udala, 2004 y en el estudio sobre "Cuatro areneros guipuzcoanos" de: URDANGARIN ALTUNA, Carmelo; IZAGA REINER, José María: *Oficios tradicionales VII*, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2003.

21. La fotografías aéreas que se han consultado se han obtenido desde la siguiente web: <http://b5m.gipuzkoa.net/web5000/>

22. BOPV N° 177 de 01/07/1997: Resolución de 28 de noviembre de 1997 del Vice consejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se emite Declaración de Zonas de Presunción Arqueológica de Usurbil (Gipuzkoa).

23. Josu Tellabide publicó en 2004 un libro, que ya ha sido anteriormente citado, en el cual recogió el resultado del análisis etnográfico y sociológico que realizó sobre 257 caseríos de Usurbil.

4.3. Metodología empleada para inventariar la embarcación

Se ha elaborado una ficha que reúne diferentes datos sobre la embarcación *Ala-haundia Uriberri*, ordenados en cinco apartados:

Identificación: Se recogen datos sobre el nombre y tipo de embarcación y nombre del propietario.

Construcción: Se recoge la información sobre las dimensiones, las características constructivas y los elementos de amarre.

Materiales: Se describen y analizan los distintos materiales constructivos.

Estado de conservación: Se recogen datos sobre el estado de la embarcación y sobre los cuidados o tratamientos que se le han aplicado. Todo ello para, en el caso de que la embarcación estudiada tuviera algún tipo de deterioro, hacer una propuesta de intervención que asegure su conservación.

Contenido complementario: Se recogen las citas referenciales que se señalan a lo largo de la ficha y que son aportaciones que podrían ayudar a entender mejor algunos aspectos de la embarcación.

5. FICHA DE INVENTARIO DE LA EMBARCACIÓN ALA-HAUNDIA URIBERRI²⁴

A. IDENTIFICACIÓN

Embarcación:

Ala-haundia (grande) URIBERRI



Ilustración Uri-1



Ilustración Uri-2

Propietario:

Joxe Miguel Bereziartua
(Aguinaga, Usurbil, 22-09-1950)



Ilustración Uri-3

24. Las fotografías que ilustran la ficha de la embarcación han sido realizadas por Ane Izarra.

B. CONSTRUCCIÓN

Constructor:

Joxe Miguel Bereziartua

Lugar y fecha de construcción:

Caserío Uriberri, Aginaga (Usurbil), 1997.

Descripción de la embarcación:

- Dimensiones:

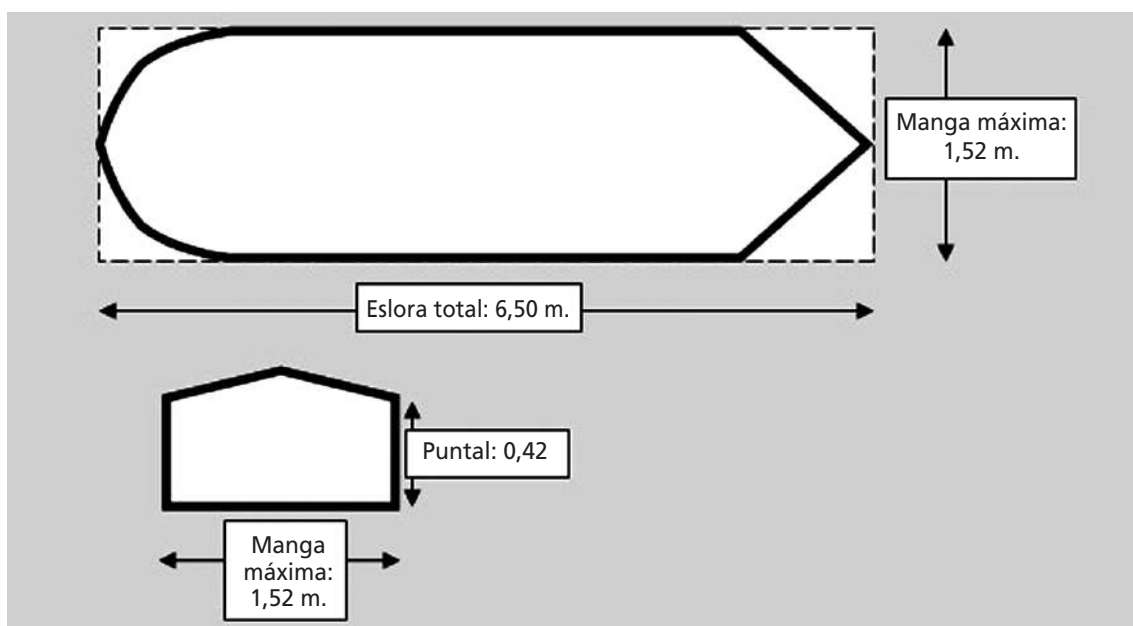


Ilustración Uri-4

Nº de cuernas: 14

Pañol: Sí X No

No es lo habitual en este tipo de embarcaciones, en las que no suele haber compartimentación, ni división alguna de espacios entre la carga y la tripulación. En este caso se trata además de un añadido posterior a la construcción de la embarcación, que hizo Joxe Miguel para guardar algunos de sus utensilios de pesca.

Capacidad de transporte/carga: 6-7 m³



Ilustración Uri-5

Lugar y tipo de utilización:

Este *ala-haundia* ha sido empleada en el río Oria para muy distintos usos:

Pesca: Pesca de angulas, anguilas, quisquillas, congrios, etc. a lo largo de todo el tramo del río Oria.

Transporte:

- Personas: Para trasladar a los trabajadoresⁱ que se dedicaban a la tala de árboles y a los que se dedicaban a las tareas agrícolasⁱⁱⁱ en los pastos y huertas de la otra ribera.
- Carga de arena^{iv}
- Animales^v: Traslataban al ganado.

Elementos de amarre:

Esta embarcación dispone de los siguientes tipos de amarre:

- Una cadena de eslabones de acero galvanizado, que en la actualidad ya no desempeña su función.
- Cuatro argollas para amarrar todo tipo de cabos y boyas.
- Un cabo realizado en fibras sintéticas que es la que amarra la embarcación al "alagunea" (embarcadero de alas), tal y como se aprecia en la fotografía Uri-6.



Ilustración Uri-6

Elemento(s) de propulsión:

Esta embarcación se maneja mediante una larga pértiga de madera, llamada *polaina*.

Localización actual de la embarcación:

Embarcadero del caserío Uriberri.



Ilustración Uri-7



Ilustración Uri-8

C. MATERIALES

Elementos de madera: La embarcación está hecha íntegramente en madera:

Roble (*Quercus robur L.*): Para las tablas del fondo y el casco.

Iroko (*Clorophora excelsa*): Para las cuadernas.

Elementos metálicos:

Clavazón:

Tipo de metal: Hierro galvanizado

Procedencia del metal: Se trata de clavos reutilizados^{vi}.

Tipo de clavazón: Para unir las tablas del fondo de la embarcación y juntas de las cuadernas se emplearon clavos de punta cuadrangular y para las tablas de refuerzo de popa y proa se utilizaron clavos de punta redonda.

Aplicación metálica de refuerzo en la proa:

La embarcación dispone de un refuerzo metálico de acero galvanizado en la proa, con la función de reforzar la unión de la madera con el elemento de amarre, que en este caso es una cadena de acero galvanizado.

Argollas de acero galvanizado:

Cuatro argollas sirven de enganche a todo tipo de cabos y boyas y están insertas en la madera de las cuadernas mediante un clavo de acero galvanizado.



Ilustración Uri-9



Ilustración Uri-10



Ilustración Uri-11



Ilustración Uri-12

El candado de cierre de la caja/pañol y los refuerzos de ésta:

Todos estos elementos son de acero galvanizado.



Ilustración Uri-13

D. ESTADO DE CONSERVACIÓN

Se trata de una embarcación de 15 años de antigüedad, que no ha sufrido graves desperfectos, aunque sí distintos deterioros debidos a los temporales causados por las lluvias, que al producir una abundante crecida del caudal del río Oria, han provocado el hundimiento de la embarcación en bastantes ocasiones. En la fotografía nº14 vemos cómo quedó la embarcación tras uno de estos temporales^{vi}.

Valoración del estado de conservación:

En un examen visual de la embarcación se ha observado lo siguiente:

La madera:

No se ha apreciado ninguna rotura en la madera, en las tablas del fondo de la embarcación, ni en las cuadernas, entre las que tampoco se han encontrado huecos. Tampoco se ha apreciado la presencia de microorganismos ni de insectos. Pero al llevar muchos años en el agua, padeciendo los efectos de agentes degradantes como el agua, la temperatura ambiental y la luz solar, las propiedades físicas y químicas de la madera podrían estar alteradas, lo cual aumentaría la fragilidad de la embarcación que podría terminar deteriorándose.

Los elementos metálicos:

Por el momento, no presentan un deterioro avanzado pero de no cambiar la situación de la embarcación, con periodos intermitentes de hundimiento, estos elementos también podrían dar problemas de oxidación.

En un primer examen se ha valorado que el estado de conservación del *ala-haundia URIBERRI* es, en general, bueno. Pero se ha previsto hacer otra evaluación más profunda de la embarcación y hacer una propuesta de intervención que asegure el mantenimiento de la embarcación, a largo plazo.



Ilustración Uri-14

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA APORTADA POR JOXE MIGUEL BEREZIARTUA:

- i. Joxe Miguel empezó a pescar angulas cuando tenía siete años, ayudando a su padre. Además de angulas también pescaba anguilas, quisquillas, congrios, etc. Y lo hacían a lo largo de todo el tramo del río Oria, dependiendo de la corriente y de la limpieza de las aguas, navegaba río arriba o río abajo en busca de la zona apropiada.
- ii. Cuando era joven, con unos nueve años de edad, Joxe Miguel se ganó su primer sueldo trasladando a los trabajadores que debían pasar de una ribera a la otra para cortar madera. Recuerda que cada obrero le pagaba por ello una peseta a la semana y el encargado le daba un duro.
- iii. La utilización de alas en el río Oria ha sido algo muy común hasta hace varias décadas. Estas embarcaciones eran necesarias para las tareas agrícolas, ya que en el caso de los caseríos de esta zona, la mayoría de pastos y huertas están en la otra ribera del río y era necesario trasladarse a ella mediante las alas para, una vez allí, proceder a cortar la hierba o la madera, cultivar, etc.
- iv. Joxe Migel trabajó durante un tiempo transportando la arena que cargaba en su ala, y que después se vendía para la construcción. El lugar donde se localizan el caserío Uriberry y el caserío Mapil (propiedad de la familia Mayoz y que se encuentra a escasos metros) fueron anteriormente puntos importantes de descarga de la arena. Este material, una vez descargado de las alas, se vendía a las empresas constructoras.
- v. Dado que los pastos estaban al otro lado del río, debían trasladar al ganado hasta allí y lo hacían mediante estas alas.
- vi. Clavos reutilizados que su padre guardaba en una caja en el desván del caserío familiar, *Uriberry*, porque al abuelo de Joxe Miguel le sobraron después de la construcción de otra ala.
- vii. Esta embarcación la construyó justo después de que otra riada destrozase sus anteriores alas. Al quedarse sin medio para pescar tuvo que construir otra embarcación él mismo.

6. PROPUESTA DE CONSERVACIÓN

Tras la evaluación inicial del estado de conservación de la embarcación *ala-haundia* Uriberri se ha considerado que es necesario establecer un plan preventivo que permita asegurar su preservación con el mínimo número de intervenciones.

Aunque se trata de una embarcación bastante nueva, está sometida a distintos agentes degradantes, tales como el tiempo de inmersión en el agua, los cambios de temperatura y la acción de la luz solar, que pueden provocar su deterioro. Se podrían estar alterando las propiedades físicas y químicas de la madera y la resistencia de los elementos metálicos también podría menguar, aumentando la fragilidad la embarcación.

Consideramos que las condiciones en las que se encuentra dicha embarcación en los últimos años no son del todo adecuadas y por ello presentamos la siguiente propuesta de conservación con el fin de consolidar su estado actual y evitar que se siga degradando.

Su propietario, Joxe Miguel Bereziartua tiene la intención de volver a emplearla para pescar una vez que él alcance la edad de jubilación. Por ello no se pretende asegurar su conservación con fines museísticos, sino con fines prácticos.

Las intervenciones que se proponen son las siguientes:

Fase 1: Sacar la embarcación fuera del agua

Limpieza: Mediante un chorro de agua a baja presión se retiraría la gruesa capa de barro que cubre la embarcación.

Decapado de la pintura o brea: Retirar los restos que queden de anteriores capas de pintura, brea e impermeabilizante.

Fase 2: Estabilización de la estructura de la embarcación: mediante la utilización de las técnicas tradicionales de calafateado, reforzar la zona de las juntas con nueva estopa y brea y si fuese necesario aplicar algún otro impermeabilizante que asegure la estanqueidad de la embarcación.

Fase 3: Volver a botar la embarcación: A causa de todos los años que lleva en el agua (incluso habiendo quedado totalmente sumergida durante meses), no recomendamos dejarla en seco en el exterior. Debido a estos períodos de alternancia de humedad y sequedad que ha sufrido, la madera habrá experimentado fases de hinchazón y merma que harán debilitado su estructura²⁵. Si se dejase al aire, al secarse, podría producirse la contracción de la madera y las juntas entre las tracas podrían abrirse.

Creemos que estas mínimas intervenciones mejorarían en gran medida el estado de la embarcación, que de continuar en el estado en que se encuentra, seguirá un proceso lento de deterioro.

CONCLUSIONES

Las embarcaciones fluviales tradicionales han sido la herramienta para desarrollar formas de trabajo y oficios que ya han desaparecido. Como objeto patrimonial etnográfico que son habrá que asegurar su conservación para el futuro.

Consideramos muy importante la pronta localización e inventario de las embarcaciones fluviales tradicionales que aún se conservan con el fin de estimar su valor patrimonial y hacer una propuesta de intervención que garantice su preservación, acorde con la finalidad que se les quiera dar.

La embarcación *ala-haundia* Uriberri es una de las últimas de su tipología que se conservan, y creemos que es preciso asegurar su preservación, por lo que se hace necesaria una intervención de conservación.

25. Hinchazón y merma, hidrólisis y ataque biológico son los tres procesos de deterioro de la madera que se produce tanto en ambientes húmedos como en contextos sumergidos. En: GARCÍA FORTES, Salvador; FLOS TRAVIESO, Núria: *Conservación y restauración de bienes arqueológicos*, Patrimonio Cultural, Editorial Síntesis, Madrid, 2008.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Los astilleros guipuzcoanos", en *Zainak. Cuaderno de Antropología-Etnografía*, nº 15, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, Donostia-San Sebastián, 1997, pp. 161-190.
- AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Tierra y gentes*, Colección Estudios, Elkar, 2002.
- AGUIRRE SORONDO, Antxon: "Las embarcaciones fluviales en Gipuzkoa", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 639-649.
- APRAIZ ZALLO, Juan A.: "La construcción naval en el País Vasco: obraje de pesqueros de madera", en *Itsasoa*, Donostia-San Sebastián, Etor, 1989, pp. 71-160.
- APRAIZ ZALLO, Juan A.: "El museo naval de Donostia y la conservación del patrimonio flotante del ámbito pesquero: marco conceptual - tipológico y embarcaciones recuperadas", en *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 15, Donostia-San Sebastián, 1997, pp. 281-296.
- APRAIZ ZALLO, Juan A.: "La pesca: una realidad y una problemática vigentes, objeto de estudio para la antropología social", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 383-393.
- AYERBE ECHEBARRÍA, Enrique: *Itsasoa: el mar de Euskalerría, la naturaleza, el hombre y su historia*, Etor, Donostia-San Sebastián, 1989.
- CIRIQUIAIN GAITZARRO, Mariano: "Los astilleros fluviales", en Munibe. *Antropología – Arkeologia*, Sociedad de Ciencias Aranzadi, Donostia-San Sebastián, 1958, pp. 8-13.
- GARCÍA FORTES, Salvador; FLOS TRAVIESO, Núria: *Conservación y restauración de bienes arqueológicos*, Patrimonio Cultural, Editorial Síntesis, Madrid 2008.
- GARMENDIA LARRAÑAGA, Juan: "El carpintero de ribera", en: *Artisautza: artikulua / Artesanía: artículos*, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, Donostia-San Sebastián, 2007, pp. 87-108.
- GOIKOETXEA, Juan José: *Historias de una Gipuzkoa desconocida*, Ayuntamiento de Mendara, Astigarraga, 2009.
- HERNÁNDEZ I MARTÍ, Gil-Manuel: *La memoria construida: patrimonio cultural y modernidad*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2005.
- HERRERAS MORATINOS, Beatriz: "Patrimonio y construcción naval en Gipuzkoa", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi-Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 431-471.
- IZARRA URIARTE, Ane: "Embarcaciones fluviales tradicionales del Oria, en Aginaga", en *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 33, Eusko Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián, 2010, pp. 181-199.
- MERINO SÁNCHEZ, José María: "Fondos de etnografía pesquera del Untzi Museoa-Museo Naval", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 549-564.
- ROMANO, Soco; UNSAIN, José María: *Ontzi tradizionalak milurteko berriaren atarian/Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio*, Untzi Museoa-Museo Naval, Ed. Itxaropena, Zarautz-Donostia-San Sebastián, 2000.
- ROMANO, Soco; UNSAIN, José María: *Museo Naval. En torno a la memoria marítima-Untzi Museoa. Itsas Memoria lantzen*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2001.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio: "Introducción: La investigación y el sentido práctico y aplicado de la antropología marítima", en *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 15, Eusko Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián, 1997, pp. 7-11
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio: "El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 6, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2009, pp. 57-82.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián., 1997.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 93-146.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX*. Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2002.



-
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval en Hondarribia: 1203-2002*. Ayuntamiento de Hondarribia, Hondarribia, 2003.
- OLIVELLA PUIG, Joan: *Teoría del buque. Flotabilidad y estabilidad*, Edicions UPC, Barcelona, 1994.
- PEARSON, Colin: *Conservation of Marine Archaeological Objects*, Ed. Butterworths, Londres, 1987.
- TELLABIDE AZKOLAIN, Josu: *Usurbilgo baserriak eta baserritarrak*, Noa! Kultur Elkarte-Usurbilgo Udala, 2004.
- UNSAIN AZSPIROZ, José María: "Recuperación patrimonial, investigación y difusión etnográfica en el Museo Naval de Donostia", en *Zainak. Cuadernos de Etnografía y antropología*, nº 15, Eusko Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián, 1997, pp. 301-305.
- UNSAIN ASPIROZAZPIROZ, José María: "El Untzi Museoa-Museo Naval y la protección del patrimonio flotante", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 483-486.
- URDANGARIN ALTUNA, Carmelo; IZAGA REINER, José María: *Oficios tradicionales VII*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2003.
- URDANGARIN ALTUNA, Carmelo: *Oficios tradicionales VIII*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2004.
- URDANGARIN ALTUNA, Carmelo: *Oficios tradicionales IX*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2005.
- ZABALA URIARTE, Aingeru: *Arquitectura naval en el País Vasco*, Gobierno Vasco, Donostia-San Sebastián, 1984.
- ZABALA URIARTE, Aingeru: "La construcción naval en el País Vasco en el siglo XIX", en *Itsasoa*, Donostia-San Sebastián, Etor, 1989, pp. 202-233.
- ZAPIRAIN, Xabier: *Los barcos del Oria/Oria ibaiko untziak*, Untzi Musoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1994.
- ZURBANO MELERO, José-Gabriel: "Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 327-362.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

OTERO LANA, Enrique: "Una vida de "pillaje, haraganería y libertad". La indisciplina de los corsarios vascos", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 477-486.



Una vida de “pillaje, haraganería y libertad”. La indisciplina de los corsarios vascos

Enrique Otero Lana

Recep.: 28.11.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 477-486]

Acep.: 08.02.12

Resumen

Las tripulaciones de los barcos corsarios dieron, en ocasiones, muestras de indisciplina, en gran parte por su carácter voluntario y su relativa escasez. Solían desertar antes de embarcar y alguna vez se amotinaron, pero su delito más generalizado fue el pendolaje o saqueo de las pertenencias de los marineros apresados.

Palabras clave: Corsarios, indisciplina, saqueo, desertión.

Laburpena

Kortsarioen ontzietako eskifaiek, zenbaitetan, diziplina eza erakutsi zuten, neurri handi batean boluntarioak zirelako eta urri samarrak zirelako. Ontziratu aurretik desertatu ohi zuten eta inoiz matxinatu ere bai, baina delitirik zabalduena zen atxilotutako marinelen ondasunak arpilatzea edo harrapatzea.

Gako-hitzak: Kortsarioak, diziplina eza, arpilatze, desertzio.

Abstract

Basque privateer crews often showed a lack of discipline, largely due to the fact that they were voluntary and short in supply. They often deserted before embarking and occasionally mutinied, but their most common crime was looting the belongings of the sailors they took prisoner.

Key words: Privateers, insubordination, looting, desertion.

“[En Guipúzcoa] no ay hombre que no las despreçie [las seis pagas de enganche] quando se les ofreçen, ni que por ningⁿ casso se yncline a servir no tan sólo de marinero ni artillero, pero ni aun de capⁿ en la Armada, estimando más el pillaje, araganería y libertad del corsso q todas las comodidad^{es} q pueden esperar del servicio de V[uestra] M[ajestad]”¹.

Así definía el proveedor general Ortiz de Velasco en 1655 los motivos que llevaba a la gente de mar a embarcarse en los navíos de corso antes que en los del Rey. ¿Exageraba? Hay otros testimonios sobre los motivos de preferir el corso como forma de vida: En el siglo siguiente un marinero explicaba que si se embarcaba en los buques del corso era “para perder la vida o sacar, a riesgo de ella, alguna venttaja para poder vivir con más descanso”².

Ciertamente uno de los principales problemas en los buques corsarios era la indisciplina de sus tripulaciones. Hablando de los guipuzcoanos un armador corsario, don Pedro de Alzaga o Alçega, decía que “la gente desta tierra es muy belicosa y algo ynsofrible; an perdido el respeto a sus capitanes de manera que an venido sin hacer cossa [alguna] por la poca sugetión y respeto que se les tiene, y así Su Magd no a sido tan bien servido como lo fuera si los cappitanes tubieren mano de castigar a aquellos que no guardan las órdenes que se les da, [...y así] los capitanes puedan ser libremente señores y acudan al servicio de Su Magd. sin que tengan [el] asidero de decir que la gente no les a querido obedecer”³. También se decía que por aquellas fechas, 1624, había faltado poco para que los marineros echasen al mar a dos “cabos” o capitanes corsistas –como se les llamaba entonces a los corsarios españoles–.

A la indisciplina y desobediencia de los tripulantes se oponían los duros usos y costumbres de la mar en aquella época: entre los vascofranceses⁴ un amotinado era embreado y emplumado, para ser después abandonado en una isla desierta; un hombre que desenvainara el cuchillo era clavado al mástil por las manos, atado fuertemente, y así se le dejaba para que se librara lo mejor que pudiese; el fumar antes de ponerse el sol se castigaba con tres zambullidas seguidas. Si un hombre asesinaba a un compañero era amarrado al cadáver de la víctima y arrojado al mar. Pero la legislación española prohibía estas prácticas tan brutales.

En el siglo XVII la Corona tomó una postura favorable hacia los marineros, protegiéndolos de los excesos disciplinarios de sus capitanes e incluso de la jurisdicción civil y criminal que se concedía a los armadores, al reservar la segunda instancia al Consejo de Guerra (artículo 11 de la Real Orden de 24 de diciembre de 1621). Al estar los corsarios sujetos a un régimen equivalente al militar, los castigos deberían aplicarse según las ordenanzas de la Armada. Pero por desgracia para nosotros el artículo segundo de las *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada de Mar Océano* (24 de enero de 1633), que trata de los castigos de las faltas al deber, es muy vago y termina recomendando que el Capitán General ha de cuidar de que “todos los que militaren debajo de su mano vivan christianamente y en el temor de Dios, castigando con mucho cuidado a los que faltaren a ello, especialmente los peccados públicos y escándalos, el de las blasfemia, juramentos y otros semejantes, que suelen ser más ordinarios en la milicia”. Estas disposiciones tan bien intencionadas de poco servirían a un capitán de un barco corsario, cuya tripulación era –no lo olvidemos– voluntaria y por ello difícil de sujetar. Por otra parte, es de temer que vicios como blasfemar o perjurar estaban demasiado extendidos para ser controlables y más cuando daban la sensación de hombría.

Dada la vaguedad de la legislación militar, es posible que los capitanes intentasen utilizar los castigos más tradicionales ya mencionados, y los casos de indisciplina que cita Alçega se debieran a una oposición en bloque, por parte de los tripulantes, a la ejecución de alguno de los castigos más duros.

Ya en el siglo XVIII, exactamente en 1762, se da una instrucción más concreta: “El capitán Juan María Parodi, q. ba encargado de este buque, estará advertido q. ha de dar buen trato a la gente de

1. Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 3.372, s.f., informe al rey Felipe IV, 4-septiembre-1655.

2. AGS, Secretaría de Marina (SM), leg. 540, s.f., declaración de un marinero desertor, Nicolás Mari (incorporada a una carta del ministro de marina de San Sebastián de 29 de agosto).

3. AGS, GA, leg. 3.150, s.f., carta de Pedro de Alcega al señor gobernador [de Guipúzcoa?], 6-septiembre-1624.

4. Para estos castigos entre los vascofranceses, véase la voz “corsario” en la *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco (Auñamendi)*, San Sebastián, 1977 (2ª ed.) t. VIII, pp. 51-52. También pueden consultarse las obras de RECTORAN, P.: *Corsaires basques et bayonnais du XVe au XIXe. Pirates, filibustiers, boucaniers*, Bayona, 1946, pp. 246-47, y COLAS, L.: *Marins basques du temps passé: baleiniers, flibustiers et corsaires*, Biarritz, 1927, pp.22-23. Para comparar con la legislación española, aparte de este artículo, se puede ver OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Editorial Naval, Madrid, 1992, especialmente pp. 111-15.

su equipage, y en el caso de que alguno de él le faltare al respeto y obed^a que se le deve, lo arrestará y pondrá en grillos, trayéndolo en toda custodia para que se le castigue con la pena correspond^{te} a su delito”⁵. En un proyecto del comisario de Marina de Cádiz, D. Juan Antonio Enríquez se resuelve el asunto casi con las mismas palabras: “Que [el capitán] ha de dar buen trato a la gente de su equipaxe, pues en el caso de que alguno le falte al resp^{to} y obed^a debida, lo arrestará y traerá con grillos en toda custodia para que se le castigue con la pena corresp^{te}”⁶, lo que hace pensar que era una práctica generalizada en la época.

No sabemos si esa práctica de encadenar a los marineros indisciplinados se realizaba también entre los corsarios vascos, pero es posible que se redujese a casos extremos. Al llegar a puerto el revoltoso se entregaría posiblemente al guarda mayor de corso. Las funciones de este último cargo las conocemos por una reclamación. En 1660 Thomas Fagoaga, ayudante del presidio de San Sebastián y de la Escuadra del Norte, se quejaba de que, sin tener el cargo, hacía la función de guarda mayor de las presas, por lo que tenía que “yr a las pressas y sacar los prisioneros dellas y otras ocupaciones”. Al no tener nombramiento «no se le sigue ningún útil [...] sino gastos de pagar barcos para yr a bordo de ellas», por lo que pedía que se le diese el cargo⁷.

Cuando redacté el artículo “Los corsarios vascos”⁸, no conocía este documento y supuse que las funciones del guardamayor de corso nombrado por la Provincia de Guipúzcoa en 1699 podían ser similares a las del superintendente de corso (aunque no iguales, pues los juicios los realizaban los alcaldes de San Sebastián). En realidad, los Caballeros Junteros de la Provincia fueron más sutiles: si nombraban un cargo que organizase todo el corso guipuzcoano era posible que la Corona de Castilla, haciendo uso de sus prerrogativas, se lo arrebatase. Simplemente nombraron un cargo de poca entidad (lo que no molestaría en Madrid), pero que le permitía tener controlada la llegada de las presas.

También en un legajo de Simancas⁹ hemos encontrado la referencia a un expediente sobre la muerte que un tal Francisco García dio a un compañero suyo, ambos marineros de la fragata corsaria *Nuestra Señora del Carmen*, en el que se previene al alcalde de Bilbao que remita el reo al ministro de marina de Avilés para que continuasen allí los autos por haberse cometido el crimen en la zona de su jurisdicción. Desgraciadamente se ha perdido el expediente y sólo tenemos esa breve nota –que, de todas formas, refuerza el dato de que los corsarios estaban sometidos a la jurisdicción militar–.

¿Cuáles eran los delitos y faltas más frecuentes entre los marineros corsarios? En 1744 don Domingo de Dobarán, armador de Bilbao, presentó un escrito protestando porque “en las personas que se han alistado para tripular las embarcaciones corsarias se ha experimentado, algunas veces, haber obligado a sus capitanes a bolverse a puerto, antes de cumplir su campaña, con fríbolos pretextos; otras, haver extraído o robado alguna parte, aunque pequeña, de los géneros apresados y, muy frecuentemente, el que haviéndose alistado y recibido los préstamos, según la calidad de los oficios que llevarían, se ausentaban y no parecían [*sic*, aparecían] al tiempo de partir al corso las embarcaciones”. El tener que pleitear ante las justicias del lugar donde residían los infractores era “difícil y costoso” para los armadores, aparte de poderse dudar de la imparcialidad de las autoridades locales. Desde la Corte se ordenó continuar un juicio que había contra los que hicieron volver antes de tiempo a la fragata *Nuestra Señora de Begoña* y que el corregidor de Vizcaya, D. Manuel de Navarrete, había suspendido en espera de instrucciones por el enfrentamiento entre su teniente del puerto y el alcalde de Portugalete (que protegía a los insubordinados)¹⁰. Otro armador de Portugalete, D. Juan Bautista Guendica, aclaraba que alguna fragata “a perdido en ttres armamenttos más de 1.500 pesos en sólo préstamos antizipados” y pedía que se castigase a los prófugos con dos o tres años en los ejércitos de Su Majestad¹¹. Este problema del incumplimiento de lo pactado puede ser considera-

5. AGS, SM, leg. 540, s.f., 2-marzo-1762, carta del ministro de marina de Málaga al bailío Arriaga.

6. AGS, SM, leg. 540, 1-febrero-1762

7. AGS, GA, leg. 3.498, s.f., 6-abril-1660.

8. OTERO LANA, Enrique: “Los corsarios vascos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5. *Guerra marítima, corso y piratería*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, p. 214. El equívoco se repite en “San Sebastián, puerto corsario”, en UNSAIN, José María (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008, p. 215.

9. AGS, SM, leg. 535, s.f., 11-agosto-1744

10. AGS, SM, leg. 535, s.f., 15-marzo-1744, carta de Navarrete al marqués de la Ensenada, incluyendo la carta del armador. La contestación, desde Aranjuez, es de 19 de abril. Desde septiembre de 1742 el corregidor era el subdelegado de Marina para juicios de corso y presas.

11. AGS, SM, leg. 534, s.f., 31-marzo-1743, memorial del armador al secretario D. José del Campillo.

do, desde el punto de vista jurídico, como un delito de *deserción*, ya que existía un acuerdo previo; pero hemos reservado el término para el abandono de la embarcación después de navegar en ella. La legislación estaba a favor de los armadores pues se había establecido, en el artículo 4º de los añadidos (12 de septiembre de 1624) a la Ordenanza de Corso de 1621, la condición de que la marinería no podía cambiar de armador hasta que estuviese saldada la deuda.

Por otra parte, los adelantos dados por los armadores favorecían a ambas partes: el propietario del buque se aseguraba la presencia de unos marineros siempre escasos y los tripulantes conseguían algún dinero de la futura presa sin esperar a los largos plazos a los que obligaban los juicios antes de poder cobrar el reparto final. El problema estaba, como hemos visto, en que existían marineros corsarios que no se consideraban obligados por nada ni con nadie.

Otro exceso típico era el del *pendolaje*, es decir el saqueo de los bienes de la tripulación capturada (teóricamente y según la ley, en caso de que hubiese resistencia, pero generalmente se hacía en casi todas las capturas). En la práctica era un robo de unos pobres, los marineros corsarios, a otros tan pobres como ellos, los marineros capturados, tal como refleja una declaración de un corsario: "Que en la referida presa y su pillage no había cosas de importancia, sino es ropas y vestidos de marinería, usados y de poco valor"¹².

Si las presas habían sido escasas o nulas en el viaje ningún neutral estaba seguro de no ser saqueado y el robo sería antes de los bienes de los particulares que de la carga –cuya disminución por saqueo sería más fácil de demostrar legalmente–. En 1744 el buque corsario *San Juan Bautista*, mandado por el capitán Andrés Larrue o La Rue, apresó al mercante francés *Santo Domingo*, con el pretexto de llevar carga inglesa. No se maltrató a los tripulantes galos, pero se les quitó la ropa y alhajas de uso personal. Hecho el juicio¹³ se obligó a los corsarios a devolver la ropa –y suponemos que los demás artículos robados–, además de quedar libre el navío y su carga, salvo un arca y otros artículos pertenecientes a ingleses. El armador corsario fue obligado a pagar 200 ducados por costas y perjuicios, y es de suponer que tuvo que hacerse cargo del coste de las prendas robadas por sus marineros –muchos serían difíciles de localizar y además eran pobres–.

Tampoco se privaban los corsarios de hacer pillaje de la carga, aunque ésta quedase teóricamente para un reparto global en el que estaba interesado el armador. Por eso las quejas sobre esta "extensión" del *pendolaje* suelen partir de los propietarios de los buques corsistas. En 1693 los armadores propusieron una nueva legislación –que no se aceptó– en cuyo artículo 6º se decía: "sin que en lo que ttoca a la carga, aunque sea en la cámara y entre cubiertas y que no ttenga conocimiento, puedan [los marineros corsarios] con pretesto de pendolaxe ni en otra manera quitar cosa alguna"¹⁴. El problema continuaba en el siglo XVIII y había nuevas quejas por parte de los armadores. Según el artículo 33 de las ordenanzas de corso de 1718 a los armadores les correspondían dos tercios del botín, que se justificaban por el armamento del barco corsario y el riesgo del capital. Las protestas son continuas: "los marineros y aun los oficiales, a espaldas del armador, urtan quanto pueden"¹⁵. El problema era general en todos los barcos corsarios españoles, como refleja el que un armador ceutí propusiese que los corsarios que hiciesen *pendolaje* de los pertrechos y carga de las presas, "además de ser responsables a todos los daños y perjuicios, serán tenidos por defraudadores y castigados vajo las mismas penas"¹⁶. Pero la idea no pasó adelante.

En la propuesta de las nuevas ordenanzas que presentaron los armadores donostiarra en 1693 se insinúa que los marineros estropeaban los víveres o la pólvora –delito conocido en derecho marítimo como *baratería*– para obligar a volver a puerto: "en casso de que por algún accidentte durante el viaxe o en otra manera subcediere moxar el bastimentto o municiones o echar a la mar, y bolviere la fragata al puertto, que los armadores en el rreferido casso aian de poder dar otro ttantto bastimentto o municiones que rreciviere el dano, y que el capitán y jentte aian de estar obligados a rrecivirlos y a cumplir el viaxe sin rréplica ni rreserva"¹⁷. Cuando a principios del viaje se habían hecho varias pre-

12. AGS, SM, leg. 540, s.f., declaración del desertor Nicolás Mari, 11-agosto-1762 (en carta del ministro de marina de San Sebastián de 29 de agosto).

13. AGS, SM, leg. 535, s.f., 13-julio-1745.

14. AGS, GA, leg. 3.844, s.f., 7-abril-1693.

15. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado (E), leg. 1622, s.f., carta de Juan Ignacio de Otaegui, armador de San Sebastián, al secretario del Consejo de Hacienda, D. José de Campillo, incluida en otra de 7 de agosto de 1741 del ministro de Marina donostiarra Manuel de Las Casas al marqués de Villarias. Todo en el grupo de documentos "Años desde 1738 hasta 1760. Puertos. San Sebastián".

16. AGS, SM, leg. 536, s.f., 5-noviembre-1747, propuesta de Francisco González.

17. AGS, GA, leg. 3.844, s.f., 7-abril-1697, art. 3º.

sas sustanciosas o si, por el contrario, la navegación estaba resultando infructuosa era un lógico deseo por parte de la tripulación el volver a puerto para gastar el botín o volver a intentar otro viaje que fuese más afortunado –posiblemente con otro armador u otro barco–. Con intereses opuestos a la de la gente contratada, los armadores deseaban que los barcos permaneciesen todo el tiempo posible en el mar para coger nuevas presas, ya que la organización de cada nuevo viaje significaba un gasto considerable. Pero a decir verdad, dejando aparte la velada y discutible insinuación de los armadores, no hay evidencias claras de que los marineros estropearan las provisiones y, además, se dieron bastantes casos de barcos que volvían a puerto con bastimentos suficientes como para que fuese necesario estropearlos; si bien pudo darse algún caso.

Estamos mejor informados, aunque no se diesen muchos casos, de los *amotinamientos* para obligar al capitán –que, al fin y al cabo, representaba los intereses de los armadores– a volver a puerto antes de finalizar el viaje contratado (se solía prever una duración “tipo”; en los barcos de cierto porte era de dos a tres meses). Recordemos que el armador bilbaíno D. Domingo Dobarán o Dobrán escribía que “se ha experimentado algunas veces haber obligado [los tripulantes] a sus capitanes a bolverse a puerto, antes de cumplir su campaña, con fríbolos pretextos”¹⁸, lo cual era un motín encubierto.

Un motín bien conocido, pues nos han llegado los resúmenes de las declaraciones de los testigos y de la sentencia, fue el que se dio en el buque corsario *El Carnaval*¹⁹. El buque corsario salió el 4 de marzo de 1762 del puerto donostiarra. Había sido armado por don Juan Francisco de Cardaveraz e iba mandado por el capitán don Pedro de Aguirre; su campaña prevista era de tres meses. El viaje fue desafortunado desde el principio; durante varias semanas no se hizo ninguna captura. Sólo a los 25 días de la partida se encontró una posible presa con cacao y azúcar, que el capitán liberó al día siguiente con gran resentimiento de la tripulación que creía que el navío era una buena presa por ser de fábrica inglesa –por las declaraciones de los oficiales sabemos que era holandés y por tanto neutral–. La agitación fue favorecida por los oficiales subalternos, muchos de los cuales eran de origen francés –posiblemente vascofrancés–, y por los pobres resultados del viaje, y el día 20 de abril estalló el motín. Los marineros se presentaron ante el capitán e insistieron en volver a puerto, pretextando que la leña y los víveres de a bordo no llegaban ni para ocho días. El capitán Aguirre propuso mantenerse ocho días más en el mar o ir a buscar víveres a La Coruña, pero no hubo forma de que los insurrectos entrasen en razón. *El Carnaval* entró en San Vicente de la Barquera, y según la declaración colectiva de los marineros, lo hizo perseguido por tres corsarios de “Garnivie” y un navío mayor; aunque ningún testimonio de los oficiales cita tal persecución y parece la disculpa típica de los que quieren justificar sus faltas exagerando los peligros. Allí permanecieron varios días y durante ese tiempo fue necesario utilizar como leña las tablas, escotillas y remos auxiliares, por lo que la queja de la marinería no carecía de fundamento. Se salió para San Sebastián, pero los vientos contrarios obligaron a entrar otra vez en San Vicente y allí la mitad de la tripulación desertó.

Los sublevados se comportaron con cierta ingenuidad, pues se fueron tranquilamente a San Sebastián a buscar nuevos barcos corsarios en los que embarcarse. El armador se quejó ante el ministro de marina de aquel puerto y éste encerró en prisión a los que pudo encontrar en la ciudad. La sentencia fue rápida –su fecha es anterior al 23 de julio, aunque no conozcamos el día con exactitud– y en ella los oficiales subalternos, el escribano y trece marineros, todos franceses, fueron condenados a ser desterrados de España por 4 años y a que, en el futuro, no se les permitiera servir en ninguna embarcación española; al teniente (que era de Pasajes) y a otro marinero español se les castigó a no servir antes de 5 años en ninguna embarcación española –lo cual era negarles su habitual medio de vida– y, si contravenían esta orden, se les condenaría a cumplir esos años trabajando en el arsenal del Ferrol; a todos los condenados se les ordenó pagar 20 ducados cada uno por daños y costas (reservándose al armador el recurso de menoscabos y perjuicios).

En la Corte madrileña el marqués de Someruelos revisó la sentencia, a instancias del bailío Arriaga, secretario de Marina (equivalente a un actual ministro). La dio por buena, pero objetó que no se mencionaba la posibilidad del recurso al Consejo de Guerra, que era el Tribunal Superior en los asuntos de corso. Con esta modificación se ordenó que se comunicase la resolución final a los interesados.

18. AGS, SM, leg. 535, s.f., 15-marzo-1744; escrito remitido por el ministro de marina de Bilbao al marqués de la Ensenada.

19. AGS, SM, leg. 540, s.f., 11-agosto-1762. El bailío Arriaga, desde el palacio de San Ildefonso, devolviendo la sentencia a D. Manuel Diego Escovedo, ministro de marina de San Sebastián, para que la notifique a los interesados y admita sus apelaciones para el Consejo de Guerra.

Conocemos otra causa judicial en la que cuatro marineros *desertores* fueron condenados inicialmente por el ministro de marina de San Sebastián, D. Manuel de Escobedo, al servicio de tres años en el arsenal del Ferrol y, en tanto no se les llevase a ese puerto, a trabajar en el Castillo de la Mota donostiarra a modo de ejemplo para los demás marineros corsarios, pues si no se castigaba duramente a los desertores –reflexionaba Escobedo– se podían retraer los armamentos del corso por desánimo de los armadores²⁰.

Nos han llegado las declaraciones del juicio. Los cuatro desertores justificaron su abandono del barco corsario *La Gata* (o *Gatta*) como consecuencia de la cobardía manifestada por su capitán, monsieur Cadet, durante la navegación: le acusaban de que, cuando les persiguió una balandra de diez cañones, el capitán (y, a su ejemplo, algunos oficiales) se metió en la cámara para mudarse de ropa y rendirse. Fue la reacción de la tripulación la que logró salvar al barco: a fuerza de remo y vela lograron huir tras hora y media de persecución y de muchos cañonazos del perseguidor. Cadet se mostró tibio en hacer presas, pues cuando se divisaban velas “todas ellas parecían a su capitán ser fragatas inglesas”, comentaba irónico uno de los desertores. En la única presa hecha en el viaje se vio a Cadet ponerse tras la cocina y estar abrigado por el palo mayor; y antes de empezar el combate no había tomado medidas para preparar el armamento.

Tras estos lances los marineros, incluso admitiendo alguno que Cadet era buen marinero, “reconocieron [es decir, “se dieron cuenta”] que el citado capitán no era para ocupar este empleo” y desertaron (declaración de Juan Igonet). El marinero de más experiencia, un tal Nicolás Mari, de nación veneciana, resumió el pensar de los desertores: “el ánimo del declarante y de dhos. sus compañeros en el corso [era] o perder la vida o sacar a riesgo de ella alguna ventaja para poder vivir con más descanso, y que con dho. capitán a buen librar no podían sacar otra cosa que una larga prisión en Inglaterra o Portugal, [por lo que] determinaron todos quatro dejar el corsario por motivo del capitán y venirse a esta ciudad [San Sebastián] para ver si hallan otro capitán de valor y experiencia en el corso”.

Los desertores reconocían haber recibido 22 pesos de adelanto por dos meses de campaña y se declaraban dispuestos a cumplir lo pactado, pero bajo el mando de otro capitán. En el fondo no dejaban de mostrar una cierta ingenuidad al pensar que, habiendo sido apresados como desertores, todavía podían imponer sus condiciones.

Evidentemente los marineros pensaban que un capitán corsario debía dar ejemplo de valor, aparte de la habilidad para aprovechar las oportunidades de hacer presas, y que el capitán Cadet carecía de ambas cosas. Su alegato tuvo su impacto en la Corte: el marqués de Someruelos, que también revisó estos autos y su sentencia, objetó que había errores de procedimiento en el juicio y que bastaba con condenarlos a la mitad de lo obtenido en el corso, “sin omitir el prevenir al armador que se asegure del espíritu y prudente conducta del capitán de qⁿ se sirva para confiarle la embarcación corsaria”. El baillío Arriaga se mostró conforme con la rebaja de la pena, aunque consideró innecesaria la prevención al armador.

En general la Corona española no se mostró tan generosa con los desertores. En 1744 el intendente de marina de Cádiz, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava, hacía notar que la pena de dos meses de cárcel a los desertores era insuficiente²¹. Y meses más tarde, en Madrid se daba orden de que a los desertores se les castigase a dos años en los navíos de la Armada Real sin recibir sueldo alguno (aunque se recogía una referencia a una condena de cinco años en el Regimiento de Murcia para un corsario desertor)²².

El problema de la relajación de la disciplina y el descuido en la vigilancia no era exclusivo de los españoles. En 1742 un fragata corsaria británica de 22 cañones, tripulada por 50 granaderos y 52 hombres, apresó a una gabarra corsaria de Vigo, de menor potencia. Tras embarcar en el barco inglés al capitán Bernardo Rodríguez y a 7 u 8 españoles, ambos buques navegaron en conserva. El resto de los hispanos, unos setenta hombres, logró emborrachar a la tripulación de presa –seis británicos– y recuperar la gabarra al haberse perdido de vista el *privateer*. El capitán inglés había dado la orden de disparar un cañonazo cada cuarto de hora para que las dos embarcaciones permaneciesen juntas

20. AGS, SM, leg. 540, s.f., sentencia dada el 16 de agosto (incluida en una carta de Escobedo al baillío Arriaga).

21. AGS, SM, leg. 535, s.f., 4-febrero-1744.

22. AGS, SM, leg. 535, s.f., 2-junio-1744, aviso al ministro de marina de Málaga, D. Gabriel López.

durante la noche, pero los marineros lo olvidaron cuando bebieron un poco de más²³. La ebriedad ha sido siempre uno de los puntos débiles de los marineros y soldados británicos.

Desde luego era esencial un buen entendimiento entre los capitanes y sus tripulaciones. Se podía pensar que los marineros españoles soportaban mal el mando de un capitán extranjero, pero los cuatro desertores que tachaban de cobarde a monsieur Cadet, eran un veneciano, un francés, un genovés y un catalán, todos foráneos de San Sebastián. La tripulación que se amotinó contra Aguirre (que era, posiblemente, guipuzcoano, si no donostiarra) estaba compuesta de españoles y franceses –aunque aquí podemos suponer que predominaban los vascos de una y otra parte de la frontera–. Se puede discutir si la multiplicidad de orígenes hacía más difícil el control de las tripulaciones corsarias; aunque, por el contrario, es más posible que con un origen común los marineros serían más propicios a defender sus intereses en bloque. Pero, en realidad, la raíz del problema de la indisciplina estaba en la conciencia de los marineros de que ellos acudían de forma voluntaria a una expedición que iba en busca de botín. A esto habría que añadir una cierta inconsciencia en los actos, típica de hombres de acción y escasa cultura. Cuando se les cogía, creían que bastaba con la afirmación de que estaban dispuestos a cumplir con lo que se había acordado previamente y que ellos habían vulnerado.

En todo caso, armadores y capitanes debían tener cuidado en sus relaciones con los tripulantes y muchas veces dependían de la benevolencia de los marineros. En 1690 la fragata *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas* capturó una rica presa francesa que venía de Terranova y el duque de Canzano, capitán general y superintendente de corso de Guipúzcoa, dio orden de que se intentase capturar al resto del convoy. El propio armador, Pedro de Ezábal, intentó convencer a los corsarios de seguir la orden, les ofreció un sobresueldo de mil escudos a repartir entre todos y se comprometió a ir con ellos en la fragata para combatir donde le señalasen los tripulantes. Aunque algunos marineros decían que no era más que una noche y que debían probar fortuna, la mayoría se oponía con fuerte griterío y fue necesario elegir a un portavoz, un tal Gómez, marinero de Pasaje. La respuesta fue que “hemos traído artas buenas presas y cumplido mui bien con nra. obligación y no queremos navegar más; y no sea que los castigue Dios por demasiada codicia a los armadores; y no queremos yr a morir, que la vida es amable”²⁴. Los marineros se mostraron sordos a cualquier razonamiento y el armador abandonó la fragata sin haber conseguido nada. Sin embargo, la tripulación debió de reconsiderar su postura e incitados por el rico botín se decidieron a atacar a los navíos de Terranova. Su captura al día siguiente se convirtió en uno de los más beneficiosos apresamientos del corso vasco y debió de enriquecer a más de uno.

También el capitán y armador corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte consultó a sus marineros sobre si ir a corsear en las costas inglesas después de un viaje sin presas, “me determiné con toda mi tripulazⁿ de ir dentro de la Canal de Sⁿ Jorje”²⁵.

Un buen capitán debía saber celebrar los pequeños éxitos después de una mala temporada y así lo hizo Cruz de Belefonte unos días más tarde. En un día de calma saqueó un algunos barcos de pesca “y en efecto cojimos de los pescados más ricos y con ellos llevamos un buen día y con... [el] liqor que abíamos cojido [brindamos irónicamente] a la salud de los ingleses, cantando el Tedeum toda la tripulazⁿ con vanderá en popa, saludando a Nro. Rey y S^{or}, que Dios gu^{de}”²⁶.

Pero lo que resultaba un verdadero problema para los armadores era que el hombre a quien habían encomendado su embarcación y su negocio, el capitán corsario, resultase un personaje levantisco e incorregible. Tal sería el caso de Francisco Feneq. Era natural de la isla de Malta y actuó en el País Vasco como capitán de corso. La primera noticia que tenemos de él es un incidente contra un mercante francés al que disparó varios fusilazos porque el barco galo no amainó rápidamente las velas, hiriendo al capitán francés en la rodilla²⁷.

23. AGS, SM, leg. 12-febrero-1742, carta del subdelegado de Vigo, D. Manuel Rodríguez Bellerino, incluida en una carta del intendente Freyre. El capitán corsario era hermano del primero.

24. Archivo Provincial de Tolosa (APT), Sec. 2, Neg. 12, Exp. 44, s.f., declaración del escribano Pedro de Burga, 20-octubre-1690.

25. AGS, Mapas, Planos y Dibujos (MPyD), leg. LVIII-55, diario de navegación, entrada del domingo al lunes 19 de abril.

26. *Idem*, entrada del lunes al martes 27 de abril.

27. AGS, SM, leg. 531, s.f., 2-octubre-1741. El reclamante francés no sabía quién había sido el agresor, pero D. Manuel de Echevarría, des-de San Sebastián, indicaba que podía ser Feneq, que había salido de Pasajes y todavía estaba en la mar. El encuentro había sido el 27 de junio, posiblemente en un viaje anterior.

A pesar de este mal precedente el "Maltés", como se le conocía por apodo, logró convencer a varios armadores bilbaínos de que con un corsario pequeño haría buenas presas en los mares de Dunkerque y Flandes. Se armó el barco *Nuestra Señora del Carmen*, también conocido como *La Flor de Vizcaya*, tripulándolo con 33 hombres. El coste fue de 3.000 pesos. Tras salir de Bilbao, en vez de ir a corsear en el Canal de la Mancha, fue a San Juan de Luz, Bayona y Cabretón, sucesivamente, dedicándose a visitar tabernas, alborotando por las calles y gastando pólvora en salvas que asustaban e irritaban a los vecinos. En dos ocasiones se le apresó por estos disturbios, pero siempre se le liberó por tener patente española. Enterados los armadores, enviaron a Cabretón a un representante, José [Joseph] de Calderón, que encontró a Fenet en una taberna "bebiendo, cantando y bailando" y le arrebató la patente con ayuda de la justicia local. El "Maltés" pasó a San Juan de Luz donde se alistó en otro barco corsario y se vio mezclado en el robo y asesinato de un comerciante armenio. Como los aires franceses no eran, ahora, demasiado favorables, volvió a Bilbao "sin temor ni vergüenza, [...] aunque oculto". El corregidor Navarrete lo condenó a 200 azotes "para que sirviese de escarmiento a otros corsario que exerzen este ofizio con poca fidelidad" y a seis años a galeras. Hubo cambios en la condena: la pena de los azotes no se ejecutó por falta de verdugo, pero "se le sacó por las calles en bergüenza pública". Tras esto se le remitió a Francia, donde era reclamado por la compra de un barco sin tener fondos y por el homicidio cometido en San Juan de Luz²⁸. No se puede decir que Fenet actuase como un pirata, pues sus excesos fueron en contra de sus propios armadores y antes molestó que agredió a los vecinos franceses (no hay que olvidar que el asesinato lo había cometido en un momento posterior a su mando del barco corsario), pero reflejaba lo peor de la disciplina de los corsarios, que podía ser gente bravía, llena de soberbia y prepotencia por llevar armas y poco dada a someterse a los convencionalismos sociales.

Si los tripulantes eran díscolos y dado a robar y a imponer sus condiciones, tampoco faltan datos de alguna estafa por parte de los armadores y capitanes. El 1623 el veedor Ruy Díaz de Rojas acusaba a los armadores de fraude en el reparto de presas y, según él, ya había gente defraudada por ellos²⁹. Pero el veedor quería tener una parte en los repartos del botín y es muy posible que generalizase lo que pudo hacer algún armador o que simplemente recogiese los bulos de la gente descontenta. Los armadores se defendieron explicando cuáles eran los adelantos que daban a los marineros y cómo repartían las presas y la Corona española tomó postura a su favor.

Nos faltan datos concretos de los posibles fraudes de los armadores a los marineros en el País Vasco. Por el contrario, tenemos referencia de que en dos presas llevadas a Málaga fueron los armadores los que sacaron artículos con el pretexto de que se descontase de los beneficios. El patrón Nicolás Rodríguez, corsario de Málaga, escribía que "D.^o Alonso [López] Bueno, armador de la expresada embarcación, menospreciándolo y sin dictamen ni asist^a suia, entraba, salía y extraía mucha parte de los géneros de que se componían las cargas de dhas. embarcaz^os, excluyendo en el todo y dándoles calor a los capitanes de las que se suponen presas, con quienes presume tener alguna alianza"³⁰. En este caso el armador actuaría, con estos acuerdos particulares con los capitanes de las presas dudosas, no solamente en contra de los beneficios de los tripulantes del barco corsario, sino también de los intereses de los otros inversores o armadores secundarios. Al año siguiente, también en Málaga, varios marineros del pingue del capitán Jinata o Ginatta (herido de muerte durante la captura) reclamaban su parte de la presa y acusaban a los armadores de haber sustraído parte de la carga mientras estaba en juicio. Pero callaban que el depositario de los armadores les había socorrido con adelantos en ese momento y que reclamaron cuando dejó de hacerlo. Mientras la presa estaba en juicio los 47 tripulantes habían recibido una media de 1.736 reales (los que más los herederos del capitán Jinata, 9.641 y el "fiador de la embarcaz^on" 4.697), en tanto que los 10 armadores habían cogido lo equivalente a 9.165 reales cada uno (dos de ellos, más de 30.000)³¹.

Parece, sin embargo, que los principales problemas entre los armadores y sus tripulaciones no venían tanto de los fraudes como de lo impreciso de algunos acuerdos en el momento de enrolarse la tripulación. En un proyecto de curso de 1762 se decía que "p.^a evitar los muchos pleitos q huvo en la pasada guerra entre los armadores y tripulaz^on de los corsarios [... se pusiese] en el asiento de cada

28. AGS, SM, leg. 533, s.f., testimonio del pleito criminal contra el capitán Francisco Fenet (16-septiembre-1742) e informes del corregidor Navarrete (15-septiembre y 7-octubre).

29. AGS, GA, leg. 3.150, s.f., 1-julio-1623.

30. AGS, SM, leg. 533, s.f., 21-agosto-1742, declaración del patrón Nicolás Rodríguez.

31. AGS, SM, leg. 534, s.f., expediente de 2-abril-1743.

uno [de los marineros] la cantidad en q va regulado el reparto de presa, la anticipazⁿ que huviere recibido y con qué condición, las presas que rindiere, las partes de ella q huviere percivido y las q tubiere que percivir p^r no estar declaradas³². Hay que aclarar que este caso de enfrentamientos por contratos poco precisos pudo darse más en el sur de España que en otras zonas de mayor tradición corsaria, como el País Vasco. Es lógico pensar que en los juicios eran los armadores, mejor asesorados, los que llevaban ventaja. Pero no podían abusar de su situación, pues curiosamente era el armador, el capitalista del buque corsario, quien más dependía de los marineros, sus trabajadores, que eran relativamente escasos.

¿Eran tan indisciplinados los corsarios españoles? No olvidemos que estamos hablando de un curso de particulares en el que no existe ni el carácter militar ni la exaltación nacionalista del curso estatal de los siglos posteriores. Frente a la disciplina de los marinos alemanes de los navíos “corsarios” de la Primera o Segunda Guerra Mundial³³, por poner un ejemplo, los corsarios de la Edad Moderna, fuese cual fuese su nación, perecerían más una banda de incontrolados que una tripulación de guerra. Pero si los comparamos con las tripulaciones piratas coetáneas³⁴, la visión no es tan negativa.

Las tripulaciones piratas deponían con pasmosa facilidad a los capitanes que tenían mala suerte o simplemente no les gustaba cómo mandaban. Las decisiones importantes o no tanto se tomaban en concejos abiertos en los que todo el mundo exponía sus opiniones e incluso amenazaba con pelearse con cualquiera que tuviese otro criterio. Repartían el botín con un concepto casi igualitario —el capitán recibía tan sólo una doble parte que sus marineros— y en cierta manera la “sociedad” pirata era más justa que la rígida sociedad estamental que existía en tierra firme³⁵. Los piratas de los siglos XVII y XVIII serían un verdadero ensayo de una sociedad anarquista³⁶ y no se consideraban sometidos a ninguna autoridad como no fuese la de sus decisiones colectivas. Los marineros corsarios, aunque tuviesen una vida relativamente más libre que la gente de tierra, no podían hacer lo que querían sin más pues, como fondo, estaba la jurisdicción militar española que los consideraba como gente sometida al fuero militar. Pero esta libertad pirática tenía sus aspectos negativos: la indisciplina en los momentos de descanso era tan grande que el famoso capitán Bartholomew Roberts fue vencido porque su tripulación estaba totalmente borracha cuando le encontraron los barcos de la Royal Navy que le perseguían.

En realidad, la vida de los piratas, frente a lo que solemos imaginar, era la mayoría de las veces un triste vagar por los mares en busca de provisiones y pertrechos (había que mantener el barco en condiciones de navegación) que robaban a pequeñas embarcaciones tan pobres como ellos mismos. La lectura de la *Historia general de los piratas* del capitán Johnson (Daniel Defoe) lo demuestra sobradamente. Y cuando, por casualidad, se lograba un buen botín, éste se despilfarraba en un consumismo absurdo en algún lugar apartado (no siempre había un puerto como el de la isla de la Tortuga o Port Royal, en Jamaica, disponible para encontrar compradores y obtener dinero para las francachelas).

La libertad de los piratas también tenía otro coste: las condenas eran mucho más duras entre ellos que entre los corsarios. Siguiendo las antiguas costumbres del mar (y añadiendo alguna nueva relacionada con la necesidad de mantener unido un grupo tan anárquico), entre los piratas la desertión estaba penada con la muerte, el motín con el abandono en una isla desierta, la muerte de un com-

32. AGS, SM, leg. 540, s.f., proyecto presentado por D. Juan Antonio Enríquez, comisario de Marina de Cádiz, 1-febrero-1762, art. 19.

33. En realidad, la comparación es un poco injusta pues los llamados “corsarios” alemanes, eran buques mercantes con tripulaciones militares y eran considerados *cruceros auxiliares* de la Marina Alemana.

34. A pesar de estos excesos, que en la práctica hacían que las diferencias fuesen confusas, debe recordarse que existe una clara diferenciación entre corsario y pirata desde el punto de vista jurídico. El corsario necesitaba de una licencia o *patente* para actuar, que sólo podía capturar barcos enemigos o mercantes neutrales con contrabando de guerra y que sus presas eran legitimadas en un juicio posterior. Los piratas actuaban al margen de la ley, atacando a toda embarcación que encontrasen en su navegación y su presa jurídicamente era un robo, una adquisición no legalizada.

En cuanto a la vida cotidiana de los piratas la principal fuente sigue siendo el capitán Charles JOHNSON o Daniel DEFOE (aunque algunos críticos discuten esta identificación) en su *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, Valdemar, Madrid, 1999, 752 págs. Con el añadido de otras fuentes están los libros de David CORDINGLY (*Bajo Bandera negra. La vida entre los piratas*, Edhasa, Barcelona, 2005, 512 págs.) y Stuart ROBERTSON (*La vida de los piratas*, Crítica, Barcelona, 2010, 272 págs.), por citar las últimas publicaciones.

Hay dudas bien fundamentadas sobre la identificación que hizo John Robert Moore (*Defoe in the Pillory and other studies*, 1939) entre el capitán Charles Johnson y el célebre escritor Daniel Defoe, dudas que han sido desarrolladas, sobre todo, por P. N. Furbank y W. R. Owens (*The canonisation of Daniel Defoe*, 1988). Si hemos mantenido esta dudosa identificación es porque la edición más completa y asequible en castellano (la ya citada de Valdemar) atribuye la autoría del libro a Daniel Defoe, incluso prescindiendo en la portada del teórico pseudónimo de “capitán Charles Johnson”.

35. BOTTING, Douglas: *Los piratas*, Folio/Time-Life, Barcelona, 1997, t. I, pág. 53.

36. GALL, Jacques y François: *El filibusterismo*, F.C.E., México, 1978, pág. 11 et al.

pañero se castigaba arrojando al mar al asesino atado al cuerpo de su víctima, como ya dijimos en páginas anteriores³⁷. Los castigos contra los delitos de los indisciplinados corsarios seguían un procedimiento legal que les aseguraba ciertos derechos y siempre se tenía la posibilidad de apelar al tribunal superior del Consejo de Guerra. No hemos encontrado en la documentación existente ningún caso en el que el delito fuese castigado con la pena de muerte.

Los corsarios de todos los países siempre han tenido fama de indisciplinados. La frase “tener patente de corso” significa creerse con derecho a hacer lo que se quiera sin ninguna limitación y, además, amparado por el Estado que ha dado la licencia. El mismo objetivo del corso, la captura de barcos mercantes poco armados y escasamente tripulados, parece favorecer la indisciplina de los corsarios dada su prepotencia (basada en el número de tripulantes más que en el armamento) con respecto a sus posibles presas. Y si podía haber excesos en contra del enemigo, ¿por qué no los habría también en relación con los armadores? Al fin y al cabo los marineros buscaban ganancias con poco riesgo y los armadores deseaban el mayor número posible de capturas que hiciesen rentable su inversión sin que les importasen los peligros (al fin y al cabo, ellos no iban en el buque corsario), y había contradicción entre ambos intereses. Las tripulaciones corsarias estaban formadas por gente desarraigada, voluntaria en su alistamiento, que acudían al corso por el cebo del botín y, posiblemente, gente de pocos escrúpulos, dispuestos a imponer sus intereses por el engaño o por la fuerza. Marineros, en fin, difíciles de controlar.

Podemos terminar diciendo que los marineros corsarios de España eran dados a la indisciplina y a algunos excesos en su objetivo de conseguir un mayor botín con poco esfuerzo. Que, por su contradicción de intereses, tenían una *lucha de clases* contra los armadores (aunque el enfrentamiento se debiese más al egoísmo que a una verdadera *conciencia de clase*). Pero también hay que recordar que, salvo el caso del *pendolaje*, los excesos no solían estar generalizados en todas las tripulaciones y que, en todo caso, no solían sobrepasar los límites del mero aprovechamiento económico (no conocemos casos de asesinatos de los vencidos como represalia de una enérgica defensa). Les faltaba la disciplina de los “corsarios” estatales (aunque estos buques son barcos auxiliares de las respectivas Armadas enviados en guerra de corso y no armamentos de particulares), pero la legislación militar de fondo evitaba que cayesen en la anarquía y el libertinaje de las tripulaciones piratas. Aunque inaceptable a una visión actual, su grado de indisciplina no era excesivo y los armadores se veían obligados a soportarlo si querían tener marineros en sus embarcaciones.

37. Manuel Lucena Salmoral menciona algunos castigos menores como serían “la privación de la parte del botín, el paso por la quilla, obligarle [al pirata rebelde] a subir al palo mayor con mal tiempo, y los latigazos”, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Editorial Síntesis, Madrid, 2005, pág. 181.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

GRACIA RIVAS, Manuel: "En torno a la biografía de Blas de Lezo", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 487-522.



En torno a la biografía de Blas de Lezo

Manuel Gracia Rivas

Centro de Estudios Borjanos

Recep.: 12.12.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 487-522]

Acep.: 08.05.12

Resumen

Tras una revisión bibliográfica de las obras publicadas en torno a este gran marino vasco y de los homenajes rendidos a su figura, se revisa detenidamente su biografía, con especial atención a los aspectos más polémicos de la misma. Al mismo tiempo se analizan las razones que condujeron a su mitificación en el siglo XIX.

Palabras clave: Blas de Lezo, biografías, País Vasco, historia naval, Armada Española.

Laburpena

Itsasgizon euskaldun handi honi buruz argitaratutako lanen eta egindako omenaldien berrikuspen bibliografiko bat egin ondoren, patxadaz aztertzen da bere biografia, arreta berezia jarriz alderdi polemikoenetan. Aldi berean, aztertzen dira XIX. mendean hura mitifikatzeko egon ziren arrazoiak.

Gako-hitzak: Blas de Lezo, biografiak, Euskal Herria, ontzi-historia, Espainiako Armada.

Abstract

After a bibliographical review of the works published on this great Basque sailor and the tributes paid to him, this work takes a careful look at his biography, paying special attention to his most controversial facets. It also analyses why he was converted into a myth in the 19th century.

Key words: Blas de Lezo, biographies, Basque Country, history naval, Spanish Armada.

En los últimos años, la figura del gran marino vasco, D. Blas de Lezo, ha cobrado actualidad. A ello han contribuido, sin duda, varias obras recientes dedicadas a enaltecer su figura. Una de ellas fue una novela histórica del ilustre escritor colombiano Pablo Victoria Wilches¹, centrada en gran medida en la defensa de Cartagena de Indias, que ha alcanzado ya su tercera edición, tras la primera aparecida en 2005. Le siguió una biografía publicada por José Manuel Rodríguez² en la misma editorial y otra novela histórica, en este caso de un autor vasco, Alber Vázquez³, aparecida en 2009, que también incide en su participación en los acontecimientos de la defensa de Cartagena de Indias. Pero no son los únicos que han dedicado su atención a este destacado personaje; entre otros destaca el que fuera Agregado Cultural de la embajada de España en Colombia, Gonzalo M. Quintero Saravia⁴, quien, en 2002, publicó un importante trabajo que mereció una mención especial en los Premios “Virgen del Carmen” de 2003; Carlos Alonso Mendizábal que, en 2008, dio a conocer una biografía novelada⁵; el colombiano Alfonso Meissel Ujueta, autor de otra biografía aparecida en 1982⁶; y otra muy reciente en lengua inglesa editada por Frederic P. Miler, Agnes F. Vandome y John McBrewwster⁷.

Todas ellas vienen a sumarse a biografías anteriores, la primera de las cuales probablemente fue la reseña publicada por Fernández de Navarrete⁸, en la que se inspiraron muchos autores posteriores. Más tarde aparecieron ya obras monográficas dedicadas a su figura, como las de Valentín Picatoste⁹, la del conde de Llobregat¹⁰, el trabajo de Manfredi¹¹, o el de Armando Cotarelo¹².

Por otra parte, su gesta de Cartagena de Indias ha sido objeto también de algunas publicaciones, como la tesis doctoral de Cristóbal Bermúdez Plata¹³, ya en 1912, o el diario del propio Blas de Lezo¹⁴ que se conserva en el Archivo “Álvaro de Bazán” de El Viso del Marqués, y que fue publicado por el C.N. D. José María Blanco Núñez¹⁵ y del que, posteriormente, se hizo una edición facsimilar por el Museo Naval. También fue estudiada en la tesis de Juan Manuel Zapatero¹⁶ y la obra del colombiano Alberto Henríque Torres¹⁷, a partir de fuentes inglesas. Son interesantes también los comentarios que se dedican a ella en el libro que, sobre operaciones anfibias publicaron Ricardo Álvarez-Maldonado y Abel Ángel Gamundi¹⁸ y en el de José María Blanco Núñez¹⁹. También podemos reseñar varios artículos sobre este tema, como uno de José Manuel Zapatero²⁰, otro de Carlos Martínez Valverde²¹ o el más reciente de José María Silos Rodríguez que analiza las defensas de Cartagena de Indias, a lo largo de su historia²².

-
1. VICTORIA WILCHES, Pablo: *El día que España derrotó a Inglaterra. De cómo Blas de Lezo, tuerto, manco y cojo, venció en Cartagena de Indias a la otra “Armada Invencible”*, Áltera, Barcelona, 2005 (1ª edición).
 2. RODRÍGUEZ, José Manuel: *El almirante Blas de Lezo, el vasco que salvó al Imperio español*, Áltera, Barcelona, 2008.
 3. VÁZQUEZ, Alber: *Mediohombre. La batalla que Inglaterra ocultó al mundo*, Inédita Editores, Barcelona, 2009.
 4. QUINTERO SARAIVIA, Gonzalo M.: *Don Blas de Lezo: defensor de Cartagena de Indias*, Editorial Planeta Colombiana, 2002.
 5. ALONSO MENDIZÁBAL, Carlos: *Blas de Lezo “el malquerido”*, Editorial Dossoles, 2008.
 6. MESIEL UJUETA, Alfonso: *Blas de Lezo. Vida legendaria del marino vasco*, Barranquilla, 1982.
 7. MILLER, Frederic P.; VANDOME, Agnes F. y MCBREWSTER, John: *Blas de Lezo*, Alphascript Publishing, 2010.
 8. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: “Noticia biográfica del general de Marina D. Blas de Lezo”, en *Estado General de la Real Armada*, Imprenta Real, Madrid, 1829. Apéndice IV.
 9. PICATOSTE, Valentín: *El general Pierna de palo*, Colección “Glorias de España” nº 14, Oficinas de “La Última Moda”, Madrid, 1898.
 10. BARCÁIZTEGUI Y MANSO LLOBREGAT, José Javier de: *Un general español cojo, manco y tuerto, don Blas de Lezo, natural de Pasajes*, Imprenta de la viuda de Valverde, Irún, 1927.
 11. MANFREDI, Domingo: *Blas de Lezo*, Temas Españoles, nº 281, Publicaciones Españolas, Madrid, 1956.
 12. COTARELO Y VALLEDOR, Armando: “La figura legendaria de D. Blas de Lezo”, en *Conmemoración Bicentenario de D. Blas de Lezo*, Museo Naval, Madrid, 1941.
 13. BERMÚDEZ PLATA, Cristóbal: *Narración de la defensa de Cartagena de Indias contra el ataque de los ingleses en 1741*, Sevilla, 1912.
 14. LEZO, Blas de: *Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias desde el 13 de marzo de 1741 hasta el 20 de mayo del mismo año, que remite a S. M. Blas de Lezo*, Museo Naval, Madrid,
 15. BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, Izar Construcciones Navales S. A., Madrid, 2001. Anexo al capítulo VI.
 16. ZAPATERO, Juan Manuel: *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan, 1964. Hay una edición posterior del Servicio Histórico Militar y Ministerio del Ejército, Madrid, 1990.
 17. HENRIQUE TORRES, Alberto: *Homenaje a don Blas de Lezo. El último biógrafo del almirante Edward Vernon. Una versión inglesa de su asalto a Cartagena de Indias*, Casanalpe, Cartagena de Indias, 1955.
 18. ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo y GAMUNDI INSUA, Abel Ángel: *Las operaciones anfibias*, Empresa Nacional Bazán, Madrid, 1994.
 19. BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, op. cit.
 20. ZAPATERO, Juan Manuel: “La heroica defensa de Cartagena de Indias ante el almirante inglés Vernon en 1741”, *Revista de Historia Militar*, nº 1, Madrid, 1957, pp. 115-152.
 21. MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: “Análisis estratégico y táctico de las operaciones de ataque y defensa de Cartagena de Indias de 1741”, *Revista General de Marina*, Abril 1961, pp. 524-558.
 22. SILOS RODRÍGUEZ, José María: “La defensa de Cartagena de Indias”, *Revista de Historia Naval*, nº 87, Madrid, 2004, pp. 45-62.

No vamos a reseñar aquí las publicaciones en lengua inglesa sobre este episodio de la historia naval o las dedicadas a las medallas acuñadas en aquella ocasión, pero sí haré mención a las referencias que aparecen en obras de carácter general o en “clásicos” como Fernández Duro²³, las incluidas en diversos repertorios biográficos²⁴, o varias comunicaciones presentadas en algunos congresos, como la de Gutiérrez y Touya²⁵ al de Historia de Euskal Herria, y la muy reciente de María Inés Olan Múgica²⁶, de especial interés por el detallado estudio genealógico que ofrece.

No puede, por lo tanto, afirmarse en sentido estricto que Blas de Lezo sea un “gran desconocido”, como parece deducirse de algunos comentarios aparecidos tras la publicación de las últimas obras, ni tampoco que no haya sido objeto de merecidos reconocimientos, como señalaban los impulsores de una propuesta para que se le diera su nombre a una calle de la capital de España²⁷, llegando a afirmar algunos que era la primera que se le dedicaba en nuestro país, cuando, sin ánimo de ser exhaustivo, existen otras anteriores en las siguientes poblaciones: Agüimes (Playa de Aguinaga) (Las Palmas de Gran Canaria), Alicante, Almería, Benidorm (Alicante), Cartagena (Murcia), Córdoba, Dos Hermanas (Montequinto) (Sevilla), Fuengirola (Málaga), Huelva, Irún (Guipúzcoa), Lasarte-Oria (Guipúzcoa), Lezo (Guipúzcoa), Madrid (Vicálvaro), Málaga, La Oliva (Fuerteventura), Las Palmas de Gran Canaria, Pasajes (Pasai Antxo) (Guipúzcoa), San Blas (Alicante), San Sebastián-Donostia, Torredonjimeno (Jaén) y Valencia. También tuvo calle en Erandio (Vizcaya), aunque fue sustituida por la de Etxegorri hace algún tiempo.

Por otra parte, en Cartagena de Indias su recuerdo permanece vivo, recibiendo su nombre un barrio, una avenida y un parque. Allí se levanta su estatua en bronce, teniendo al fondo la silueta del castillo de San Felipe, habiéndose convertido en uno de los monumentos más populares de la ciudad en la que murió nuestro personaje.

Es obra del escultor madrileño D. Emilio Laiz Campos²⁸ quien, en 1956, asistió a la inauguración del monumento, donado por España a la ciudad colombiana, y fue objeto de grandes elogios, recibiendo encargos para otras obras, como informaba meses más tarde el diario *ABC*²⁹.

El 5 de diciembre de 2009, una representación del Colegio de Ingenieros Industriales de la Comunidad Valenciana que se había desplazado a Cartagena de Indias, colocó una placa conmemorativa frente al baluarte de San Juan Evangelista.

En ella figura la frase que, supuestamente, el propio Lezo pidió que figurara en los muros de la ciudad: “Aquí España derrotó a Inglaterra y sus colonias”.

Con la colocación de otra placa en la muralla y una ofrenda floral ante su monumento, fueron clausurados el 9 de septiembre de 2011 los actos conmemorativos del CCLXX aniversario de su defensa de la plaza, en los que participaron autoridades colombianas y españolas.

Pero no han sido esos los únicos reconocimientos materiales que se le han tributado. En Pasajes, el mismo año en que se inauguró el monumento de Cartagena, se descubrió una placa en su casa natal que también fue realizada por D. Emilio Laiz.

Un busto del almirante decora la parte superior de la fachada principal del Palacio de la Diputación Foral de Guipuzcoa, junto con los de otros grandes marinos vascos: Urdaneta, Legazpi, Elcano y Oquendo. Es obra del escultor D. Marcial Aguirre Lazcano (Vergara, 1841- San Sebastián, 1900).

El edificio, proyectado por el arquitecto D. José Goicoa, se terminó en 1885, pero ese mismo año sufrió un importante incendio que hizo necesaria su reconstrucción, aunque se salvó la fachada y algunos otros elementos. El nuevo proyecto se debió a los arquitectos D. Luis Aladrén y D. Manuel Urcola, siendo reinaugurado cinco años después.

23. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1895-2003. Reeditada por el Museo Naval de Madrid en 1972.

24. IBÁÑEZ DE IBERO, Carlos (marqués de Mulhacén): *Almirantes y hombres de mar*, Aguilar, Madrid, 1950.

25. GUTÉRREZ, B y TOUYA, I. J.: “La nueva política española de defensa en la primera mitad del siglo XVIII: Don Blas de Lezo”, en *Congreso de Historia de Euskal Herria/III Congreso Mundial Vasco*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1988, Tomo VII, pp. 349-360.

26. OLARAN MÚGICA, María Inés: “Don Blas de Lezo y Olabarrieta. Estudio genealógico e historia familiar”, ponencia presentada a la *XV Reunión Americana de Genealogía*, celebrada en Santo Domingo del 2 al 6 de noviembre de 2009. Puede consultarse en www.montejasso.com.

27. Lo que finalmente fue aceptado por el ayuntamiento de Madrid en 2010.

28. Emilio Laiz Campos nació en Madrid en 1917, falleciendo en la misma ciudad en 1983. Es autor de numerosas obras. En la capital de España tiene varios monumentos muy conocidos como la estatua ecuestre de Simón Bolívar en el parque del Oeste, o el dedicado al “Yiyo” a las puertas de la plaza de las Ventas, próximo al busto al Dr. Fleming, del que también es autor.

29. “Ha regresado a España el escultor Don Emilio Laiz Campos”. *ABC*, Madrid, 8 de septiembre de 1957, pág. 57.

También en El Puerto de Santa María se quiso honrar su memoria, y el 22 de noviembre de 2009 se colocó una lápida conmemorativa en la fachada de la casa de la calle Larga 70 que fue su morada y donde falleció su viuda. Con este motivo, la Banda de Música del Tercio Sur de Infantería de Marina estrenó la marcha “Almirante Blas de Lezo”, compuesta para la ocasión por D. Joaquín Drake García.

Pero, sin duda, uno de los más altos honores que pueden concederse es el dar nombre a un buque de la Armada y, en la nuestra, han sido cuatro los que lo han llevado.

El primero de ellos fue el cañonero *General Lezo*, segundo de una serie de cuatro, encabezada por el *General Concha*, que fue botado en Cartagena el noviembre de 1883. Con una eslora de 48 metros, tenía un desplazamiento de 540 toneladas y fue enviado a Filipinas, con base en Cavite, donde se encontraba reparando, sin máquinas y artillería, el 1 de mayo de 1898, y allí fue destruido por la flota norteamericana.

El segundo fue un crucero de 4.780 toneladas que, con 140 metros de eslora y 14 de manga, iba a ser el primero de una serie de dos. Se inició su construcción en 1915, pero, en septiembre de 1924 y antes de ser botado, se trocó su nombre por el de *Méndez Núñez*, que era su gemelo y cuya botadura había tenido lugar en marzo de 1923, con el propósito de honrar al héroe de El Callao en su Centenario. Ya en servicio, el *Blas de Lezo* fue el buque que cubrió la aventura oceánica del hidroavión *Plus Ultra*, en su vuelo transoceánico, en 1926. Al año siguiente, fue enviado a Shanghai, como contribución española a las fuerzas internacionales que intervinieron en la crisis de las legaciones, durante la revuelta de los boxers. Lamentablemente, se perdió el 11 de julio de 1932, frente al cabo Finisterre, al encallar en unos bajos durante unos ejercicios navales.

El tercero fue un destructor de la clase *Gearing*, adquirido a la U.S. Navy en 1978. Fue el quinto de esa serie y lució el numeral *D-65*. Había sido botado en 1945 y tenía una eslora de 118 metros, 12,5 de manga y un desplazamiento de 3.480 toneladas. Formó parte de la 11ª Escuadrilla de Escoltas, con base en Ferrol, hasta su desguace en 1991.

De este destructor se conserva el palo de señales, instalado en el patio de la Escuela de Especialidades de la Armada “Antonio Escaño” de Ferrol.

Al pie del mismo, una placa recuerda su procedencia y algunos de los hechos en los que intervino. En concreto, la recogida del astronauta John Glenn, en aguas del Caribe, tras el primer vuelo espacial norteamericano, en 1962, cuando todavía pertenecía a la US Navy, como *USS Noa*.

La última de las unidades españolas en llevar el nombre de *Blas de Lezo* es la tercera de las fragatas de la serie *F-100*. Botada el 16 de mayo de 2003, con sus 146,72 metros de eslora y 18,60 de manga, tiene un desplazamiento de 6.256 toneladas. Se trata de uno de los buques más modernos, siendo uno de los pocos del mundo que incorporan el sistema de combate *Aegis*. En su breve historia y, junto a su intensa actividad naval, destaca su presencia en la revista naval que tuvo lugar en Plymouth, en 2005, durante los actos conmemorativos del II Centenario de Trafalgar, un hecho que fue muy comentado, aunque probablemente el envío de esta unidad no respondió a una intencionalidad concreta.

Menos conocido es el hecho de que hubo otro buque que llevó el nombre del ilustre marino en la Armada Colombiana, el *ARC Blas de Lezo (BT-62)*, que había sido botado en New Jersey en 1944, causando alta en la U.S. Navy con el nombre de *USS Kalamazoo (AOG-30)*. Era un buque tanque para el transporte de gasolina de 2.270 toneladas de desplazamiento que participó en las operaciones del Pacífico, durante la II Guerra Mundial. Dado de baja en 1946, fue adquirido por Colombia al año siguiente, siendo rebautizado con el nombre de *Blas de Lezo*, y dado de baja en 1965.

Pero, también, ha existido un buque mercante español que llevó el nombre de Blas de Lezo. Construido por Duro Felguera de Gijón, fue botado el 15 de mayo de 1980. Con 130,80 metros de eslora y 19,28 de manga, tiene un desplazamiento de 6.122 toneladas. Inicialmente llevaba el nombre de *María Francisca*, siendo rebautizado con el de *Blas de Lezo* en 1982. Vendido en 1986, tomó el nombre de *Beeco Asia* y, dos años después, el de *Marine Star*. En 1995 pasó a la compañía Euroafrica, navegando con el nombre de *Rubin* y bandera chipriota.

Finalmente, debemos recordar que el 12 de octubre de 1961 se puso en circulación la segunda serie de sellos dedicados a “Forjadores de América”, entre los que se emitieron dos dedicados a D. Blas de Lezo, con valores faciales de 2,50 pts. y 0,70 cts.

De todo lo señalado, se deduce que nuestro personaje ha sido objeto de atención, tanto por parte de España y de la Armada a la que sirvió, como de la ciudad en la que falleció y en otras poblaciones vinculadas o no con su figura.

A pesar de ello, en su biografía existen todavía algunos aspectos poco conocidos, mientras que otros, repetidos con cierta insistencia, adolecen de muchas imprecisiones que obedecen a un proceso de mitificación de su figura que fue cobrando fuerza en el transcurso del tiempo.

En las páginas siguientes se analiza la trayectoria vital del gran marino vasco, a través de los datos disponibles que no siempre son coincidentes pues, como he señalado, quedan aún por resolver detalles concretos de su primera etapa, algo difícil por haber desaparecido muchas de las fuentes primarias correspondientes a su servicio en la Marina francesa, donde desarrolló los primeros años de su formación naval. He intentado aclarar, asimismo, otros datos de su biografía, a través de trabajos recientes que intentan depurar los aspectos apologéticos que han venido impregnándola desde el siglo XIX.

LOS ORÍGENES DE LEZO

Blas de Lezo vino al mundo en el “Pasaje de aquende” que, en aquellos momentos, era un barrio de San Sebastián, por lo que, como señaló José Luis Banús, puede afirmarse que era de naturaleza donostiarra³⁰. No fue hasta 1805 cuando, con el nombre de Pasajes de San Pedro se convirtió en un nuevo municipio. Pertenecía a una familia hidalga que, como muchas de esa tierra, estaban profundamente vinculadas con la mar. Aún se conserva allí la casa familiar, con las armas en su fachada y la placa a la que antes he hecho referencia.

Para conocer la historia familiar de Lezo es fundamental el trabajo de María Inés Olaran Múgica, al que ya he hecho referencia³¹, que viene a corregir, tras una minuciosa investigación, algunos datos publicados.

Su bisabuelo Pedro de Lezo Lizardi había sido capitán y armador del galeón *Nuestra Señora de Almonte y San Agustín*. El abuelo Francisco de Lezo Pérez de Vicente, también fue marino y, en 1657, probó su nobleza. No se conocen muchos datos suyos, excepto que fue regidor de Pasajes, pero, en torno a 1666, un Francisco de Lezo llegó desde Veracruz a la península trayendo avisos, como capitán del patache *San Agustín y Nuestra Señora de Monserrat*. Una vez aquí, intentó conseguir el mando de la capitana o de la almiranta de los galeones de escolta de la siguiente flota a América³², aunque no puedo asegurar que se trate del mismo personaje.

El padre, Pedro Francisco de Lezo y Lizárraga, había nacido en Pasajes el 23 de agosto de 1665 y también fue capitán y regidor de su localidad natal. El 21 de marzo de 1683 contrajo matrimonio con Agustina de Olavarrieta, de cuya unión nacieron 10 hijos³³. Blas fue el cuarto y su bautismo tuvo lugar en la iglesia parroquial de San Pedro Apóstol el día 6 de febrero de 1689, siendo sus padrinos D. José de Lezcano, caballero de la Orden de Santiago, y D^a María Teresa de Covarrubias³⁴, aunque otros autores, como José Manuel Rodríguez la denominan María Teresa de Olavarrieta, posiblemente por error.

Suele afirmarse que su hermano menor, Francisco, fue virrey del Perú, aunque no aparece en ninguna de las relaciones de quienes desempeñaron tan alto cometido. Sin embargo, lo cierto es que, como fruto de su matrimonio con D^a María Prudencia Palomeque y Zuazo, nació en la ciudad de Lima, el 28 de agosto de 1724, un hijo al que pusieron por nombre Agustín que, tras ser ordenado sacerdote y ser arcediano de Antequera y canónigo de la catedral de Málaga, en 1799 llegó a ser obispo de Pamplona y el 15 de diciembre de 1783 fue promovido a la sede arzobispal de Zaragoza, donde falleció el 10 de febrero de 1796³⁵.

30. BANUS Y AGUIRRE, José Luis: “Tres episodios de la historia náutica de la costa de Guipuzcoa”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 25, San Sebastián-Donostia, 1991, pp. 65-89.

31. OLARAN MÚGICA, María Inés: “Don Blas de Lezo y Olabarrieta. Estudio genealógico e historia familiar”, ponencia presentada a la XV *Reunión Americana de Genealogía*, celebrada en Santo Domingo del 2 al 6 de noviembre de 2009.

32. *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce*, Museo Naval, Madrid, Doc. 198, 200, 201 y 219.

33. María Inés Olarán ha precisado el nombre de todos ellos y las fechas de bautismo: Manuel Alberto (9 de abril de 1685); Agustín Cruz (5 de mayo de 1686); Pedro Francisco (28 de abril de 1687); Blas (6 de febrero de 1689); José Antonio Jacobo (25 de julio de 1690); María Josefa (13 de diciembre de 1691); Teresa Antonia (6 de mayo de 1693); José Antonio (30 de agosto de 1694); María Joaquina (22 de marzo de 1697); y Francisco (30 de julio de 1699).

34. Éste es el apellido que le atribuye María Inés Olarán, citando su registro de bautismo en ADS. Parroquia de San Pedro Apóstol. Pasajes de San Pedro. *Libro 3º de Bautismos (1673-1694)*. Fol. 57 v.

35. www.catholic-hierarchy.org. Arzobispo Agustín Lezo Palomeque.

Unos meses después, en la Real Sociedad Aragonesa de Amigos del País, de la que era socio de número³⁶, se celebró una sesión necrológica en la que D. José Sobrevía, canónigo de la Santa Iglesia Metropolitana y Rector del Seminario de Zaragoza, pronunció el elogio fúnebre que fue impreso³⁷. Curiosamente, en el texto se destacan los méritos de su padre y de su tío “señaladamente mientras fueron aquel Virrey de Lima y éste General de la Armada”. Debió quedar huérfano muy pronto, pues en el mismo texto se afirma que “se hallaba todavía en la tierna edad, cuando de Lima fue trasladado a su solar del Pasaje. Allí al lado de sus abuelos y de su tío Don Blas, recibió los primeros y más sólidos principios de educación”. Resulta muy difícil de creer también que el ilustre marino interviniera en la educación del futuro arzobispo pues, en las fechas en las que éste pudo residir en Pasajes, no se encontraba allí. Pero, en cualquier caso, es significativo que, en el momento de la muerte del prelado, se destacaran los méritos de su tío y se le relacionara directamente con él, contribuyendo a enaltecer la memoria de ambos, medio siglo después de su desaparición.

LOS PRIMEROS AÑOS DE SU CARRERA NAVAL

Pero no sólo son imprecisos los datos referidos a su sobrino el arzobispo, sino que todo lo relacionado con los primeros años de la formación del propio Blas de Lezo adolece de notables lagunas, entre otras razones porque todos los autores que han abordado su biografía suelen reiterar lo ya conocido, sin investigar en fuentes primarias lo que, por otra parte, presenta notables dificultades por haber transcurrido los primeros años del marino en tierras y buques franceses.

Sabemos que el joven Blas fue enviado a estudiar a un colegio francés. Debía ser muy joven, pues si a los 12 años ya estaba embarcado como guardiamarina, su ingreso en el citado centro de formación tuvo que producirse algunos meses antes o incluso años. Nada sabemos de las características de dicho colegio pero, lo más probable, es que se tratara de una de las *Écoles Royales* en las que se proporcionaba a los aspirantes a servir, como oficiales, en la Marine Royale, una formación básica en matemáticas y en rudimentos de navegación³⁸. Armando Cotarelo³⁹ afirma que se educó en París, sin aportar más datos. En cualquier caso, es preciso llamar la atención de que la decisión de sus padres de enviarlo a Francia con la probable intención de que fuera marino es anterior a la llegada al trono de Felipe V y, por lo tanto, no guarda relación con la nueva situación creada tras la instauración de la nueva dinastía.

El que, en 1701, se incorporara como guardiamarina en un buque francés tampoco creo que fuera debido a esa circunstancia, sino consecuencia lógica de sus propósitos iniciales. Hay que tener en cuenta que el nuevo monarca había llegado a Madrid el 22 de enero de ese año y pensar que, poco después, se hubiera decidido que jóvenes españoles sirvieran en la Armada del país vecino, parece muy precipitado, a pesar de que todos los autores hacen alusión a esta circunstancia⁴⁰.

En esos momentos, Blas de Lezo acababa de cumplir los 12 años y no 14, como afirmaba Domingo Manfredi⁴¹ al señalar erróneamente como año de nacimiento el de 1687. Estamos, por lo tanto, ante un muchacho vasco, educado en Francia, dispuesto a iniciar su carrera como oficial de la Marina francesa.

La Guerra de Sucesión comenzó con el enfrentamiento, el 9 de julio de 1701, entre las tropas francesas del mariscal Catinat y las del príncipe Eugenio de Saboya, en las proximidades de la localidad de Carpi (Italia), cuando sin previa ruptura de hostilidades, los austriacos intentaron apoderarse de las posesiones españolas en el norte de Italia. Hasta 1702, el conflicto no se materializó en la península ibérica, con el desembarco aliado en Cádiz.

36. Aunque en sus últimos años había mantenido, respecto a la misma, una postura de cierto distanciamiento, por haberse cuestionado su ortodoxia.

37. SOBREVÍA, Josef: *Elogio del Excmo. e Ilmo. Señor Don Agustín de Lezo y Palomeque, Caballero Prelado Gran Cruz de Real Distinguida Orden de Carlos III. Arzobispo de Zaragoza, socio de número de la Real Sociedad Aragonesa de Amigos del País, leído en la misma Sociedad, en su Junta General celebrada en 7 de octubre de 1796, por su socio de número...*, Oficina de Mariano Miedes, Zaragoza, c. 1796.

38. LEFRANCOIS, Amandine: “Compétence et formation des marins du XVIè au XVIIIè siècles”, *Neptunus, revue électronique*, Vol. 13, 2007/1.

39. COTARELO Y VALLEDOR, Armando: “La figura legendaria de D. Blas de Lezo”, en *Conmemoración Bicentenario de D. Blas de Lezo*, Museo Naval, Madrid, 1941, pág. 13.

40. Ignoro las fuentes en las que se basan para fijar el año 1701 como el de su incorporación a la Marina francesa. Si como inmediatamente veremos tenía 12 años, en esos momentos, parece demasiado joven para embarcar ya como Guardiamarina.

41. MANFREDI, Domingo: *Blas de Lezo*, Temas Españoles nº 281, Publicaciones Españolas, Madrid, 1956, pág. 3.

En cualquier caso, la guerra la vivió el adolescente Lezo en buques franceses. Si, como suele afirmarse, comenzó a servir en 1701, a las órdenes del conde de Toulouse, tuvo que participar en la campaña de Sicilia al año siguiente, cuando fue encomendada la defensa de aquella zona a una escuadra francesa que él mandaba⁴². Sin embargo, en ninguna de sus biografías se destaca este hecho, sino tan sólo su presencia a bordo del *Foudroyant*, el buque en el que enarbolaba su insignia el conde de Toulouse, durante la batalla de Vélez Málaga.

El *Foudroyant* era un buque de gran porte que tenía unos 55 metros de eslora y 15 de manga, con un desplazamiento de 2.400 toneladas. Armado con 102 cañones, había sido construido en Brest. Inicialmente se llamó *Soleil Royal* pero, cuando fue botado el 1 de marzo de 1693, había recibido ya el de *Foudroyant*. Terminó sus días en Toulon, donde fue desguazado en 1713⁴³.

Sin lugar a dudas, la batalla de Vélez Málaga fue el mayor combate naval que tuvo lugar durante la guerra de Sucesión. En él se enfrentaron la flota anglo-holandesa que iba al mando del almirante George Rooke, con la franco-española, al frente de la cual se encontraba el conde de Toulouse.

Al comienzo de la Guerra de Sucesión, Rooke había intentado apoderarse de Cádiz y, posteriormente, protagonizó el intento de captura de la flota de Indias en aguas de la ría de Vigo. El 17 de mayo de 1704, al frente de una poderosa escuadra de 61 buques se presentó frente a Barcelona, aunque tampoco pudo hacerse con el control de la ciudad. De allí se dirigió a Gibraltar, logrando la rendición de la plaza el 4 de agosto de ese año. Allí se encontraba cuando tuvo noticias de la proximidad de una flota francesa. Se trataba de la que, al mando del conde de Toulouse, había salido de Toulon y a la que, en Málaga, se unieron las galeras españolas. Decidió salir a su encuentro y ambas escuadras se enfrentaron, frente a Vélez Málaga el 24 de agosto de 1704.

El *Foudroyant*, junto con *Le Tonnant*⁴⁴ y *L'Orgueilleux*⁴⁵, estuvo empeñado en combate con cinco buques enemigos durante unas tres horas. Al final, los franceses se retiraron, adjudicándose el triunfo, al igual que los ingleses, aunque en este caso el almirante Rooke fue juzgado con severidad por lo incierto del resultado. Algunas fuentes señalan que se le relevó del mando. En cualquier caso, en febrero de 1705 se retiró a sus posesiones, aduciendo problemas de salud, donde falleció cuatro años después.

Lo cierto es que, a pesar de la importancia numérica de las formaciones y del elevado número de disparos que intercambiaron, no se produjo el hundimiento de ningún buque, aunque hubo un elevado número de bajas en ambos bandos, más de 2.500 en flota anglo-holandesa y unas 1.600 en la francesa⁴⁶.

Entre los heridos se encontraba el guardiamarina Blas de Lezo. Tenía 15 años cuando una bala de cañón le alcanzó en la pierna izquierda, produciéndole tan graves destrozos que le tuvo que ser amputada por debajo de la rodilla. Se ha resaltado repetidamente la importancia de la lesión y las duras circunstancias en las que se llevaba a cabo la amputación de un miembro en aquellos momentos, en los que no se disponía de anestesia adecuada. Hay que tener en cuenta que la Cirugía francesa había alcanzado un elevado nivel y, por otra parte, no cabe la menor duda de que un buque donde iba embarcado el mando supremo de la escuadra contaría con profesionales de reconocida competencia. De hecho, los resultados obtenidos en el caso de Lezo lo atestiguan, pues no puede atribuirse únicamente a su juventud el éxito de la intervención.

José Manuel Rodríguez hace alusión a una cita del propio Lezo en la que relata que “de un tiro de cañón perdió del todo una pierna que se la hubieron de cortar, recuperándose de herida tan considerable a costa de crecidos gastos”⁴⁷. De ella parece deducirse que hubo problemas posteriores que

42. Louis Alexandre de Borbón, conde de Toulouse, era fruto de las relaciones extramatrimoniales de Luis XIV y de la marquesa de Montespan. Reconocido en 1681, le fueron concedidos sucesivos honores. El 1697 fue nombrado Teniente General de los Ejércitos Reales.

43. ROCHE, Jean-Michel: *Dictionnaire des bâtiments de la Flotte de Guerre française de Colbert à nos jours. Tomo I (1671-1870)*, Maury Millau, 2005, pág. 211.

44. *Le Tonnant* era un navío de 80 cañones que había sido botado en Toulon en diciembre de 1693. Con unos 51 metros de eslora y 14,5 de manga tenía un desplazamiento de 1.750 toneladas. Durante el combate de Vélez Málaga estuvo mandado por el Teniente General Alain Emmanuel de Coëtlogon.

45. *L'Orgueilleux* era un navío de 80 cañones que había sido botado en Port Louis el 29 de marzo de 1691. Con 49,1 metros de eslora y 14 de manga, tenía un desplazamiento de 1.600 toneladas. Durante el combate estuvo mandado por Camille de Digoine (chevalier du Palais).

46. MONTORO FERNÁNDEZ, Francisco y RANEA FERNÁNDEZ, Miguel: *La batalla de Vélez Málaga*, Silex Ediciones, 2007. Es el último trabajo publicado sobre este combate.

47. RODRÍGUEZ, José Manuel: *El almirante Blas de Lezo, el vasco que salvó al Imperio español*, Áltera, Barcelona, 2008, pág. 35.

originaron esos “crecidos gastos”. Nada sabemos del lugar donde tuvo lugar la convalecencia, aunque, según todos los autores que se han ocupado de ello, ya se había reintegrado al servicio activo al año siguiente.

Ello constituye una prueba del valor y entereza del muchacho que ya había sorprendido durante el combate y tras la herida recibida. Como consecuencia de ello, y a pesar de su corta edad, fue ascendido a “Alférez de bajel de alto bordo” y el propio conde de Toulouse elogió su comportamiento en una carta dirigida a Felipe V que le hizo promesa de un hábito, aunque no llegó a materializarse. En torno a estos reconocimientos surge otro problema, pues para unos la autoridad que le ascendió fue Luis XIV, como parece más probable al navegar en un buque francés, aunque otros autores como José Manuel Rodríguez atribuyen el ascenso a Felipe V.

Hay que resaltar el impacto que en la moral de un muchacho de su edad hubo de tener la pérdida de la pierna. Es significativo su deseo de continuar la carrera naval, a pesar de las dificultades que entrañaba el tener que embarcar con una prótesis. En todo buque y, en especial, en los de vela, es importante mantener el equilibrio sobre ambas extremidades inferiores y ello resulta especialmente dificultoso cuando falta una de ellas, ya que no se dispone del mismo apoyo. No obstante, ha habido casos de otros marinos que se encontraron en circunstancias similares y supieron superarlas. Rodríguez cita el caso del almirante holandés Cornelius Jolls o el del pirata francés François le Clerc.

Como curiosidad, podemos señalar como ya lo han hecho otros⁴⁸ que, a bordo del *Sherewsbury*, insignia del almirante Rooke, se encontraba otro guardiamarina, cinco años mayor que Lezo, Edward Vernon, el hombre al que, años después, se enfrentaría en Cartagena de Indias.

INTENTANDO ESCLARECER EL CURSO DE SU CARRERA

A partir de este momento, todo lo publicado sobre la trayectoria naval de Blas de Lezo está sumido en la confusión y, en muchos casos, adolece de claros matices encomiásticos que no encuentran apoyo en las fuentes consultadas.

En primer lugar, no conocemos con precisión la fecha de su reincorporación a la Armada francesa con el empleo de “alférez de bajel de alto bordo” al que había sido promovido tras el combate de Vélez Málaga. Se suele afirmar que lo hizo en 1705, como antes he reseñado, pero es probable que fuera algo más tarde si, como parece deducirse de su propio testimonio, la recuperación de su herida fue larga y “costosa”.

En segundo lugar, ignoramos los buques en los que embarcó. Es muy improbable que, en su empleo y con tan escasa edad, le fuera conferido el mando de una unidad. Por lo tanto, tuvo que embarcar en la escuadra del conde de Toulouse que, por entonces, se encontraba operando en el Mediterráneo. Con alguna unidad de la misma participaría en el auxilio a Palermo y, especialmente, a la plaza de Peñíscola que, como es sabido, resistió el asedio de las tropas inglesas entre 1705 y 1707, cuando la mayor parte de las poblaciones del reino de Valencia se habían decantado a favor del archiduque Carlos. Por este motivo, Felipe V le concedió más tarde el título de ciudad, junto con otros privilegios.

En esta misma época hay que situar el episodio de Barcelona, aunque con las lógicas matizaciones. Suele afirmarse que se le encomendaron “diversos convoyes que de Francia se remiten a Felipe V, acampado sobre Barcelona”⁴⁹, que recibió el mando “de varias expediciones marítimas enviadas desde Francia con víveres, armas y material para las tropas de Felipe V que bloqueaban el puerto y costa de Barcelona”⁵⁰ o “la difícil escolta y protección de los transportes de pertrechos y municiones que por vía marítima se enviaban desde Francia a España, en ayuda del ejército de Felipe V durante el primer sitio de la ciudad de Barcelona, en 1706”⁵¹. Todo ello resulta altamente improbable teniendo en cuenta su empleo, equivalente a Alférez de Navío y las fuerzas empeñadas.

El 14 de octubre de 1705 había capitulado Barcelona, tras el desembarco de las tropas aliadas, quedando la ciudad en poder del archiduque que, a partir de ese momento, estableció allí su capital,

48. VICTORIA, Pablo: *El día que España derrotó a Inglaterra*, Altera, 2005, pág. 110.

49. COTARELO Y VALLEDOR, Armando: *op. cit.*, pág. 13.

50. MANFREDI, Domingo: *op. cit.*, pág. 7.

51. RODRÍGUEZ, José Manuel: *op. cit.*, pág. 37.

intitulándose Carlos III de España. En la primavera del año siguiente se produjo la reacción de Felipe V que, al percatarse de la importancia de lo que allí está en juego, intentó recuperar la ciudad. El 3 de abril de 1706, los ejércitos borbónicos, al mando del duque de Noailles y el mariscal de Tessé llegaron a Barcelona y el 25 de abril tomaban la fortaleza de Montjuic. Sin embargo, a pesar del sitio a que fue sometida la ciudad por tierra y mar, en este último caso por la escuadra del conde de Toulouse, la población resistió hasta que el 8 de mayo llegó la escuadra aliada obligando a retirarse a la flota borbónica. Poco después, el sitio tuvo que ser levantado y las tropas de Felipe V iniciaron la retirada por el Rosellón, abriendo el camino hasta Madrid a Carlos III que el 25 de junio era proclamado rey en la capital de la monarquía.

En el marco de estos acontecimientos debe ser situado uno de los episodios que se incluye en las biografías de Lezo como ejemplo de su audacia y valor. El relato varía de unos autores a otros, pero todas las versiones sorprenden por varios motivos. En esencia, lo que supuestamente ocurrió es que a nuestro protagonista se le encomendó el mando de “un convoy” o “varias flotillas” para socorrer al ejército hispano-francés o, incluso, a la propia ciudad de Barcelona que, como he relatado, estaba en manos austracistas. En todos los casos alcanzó su objetivo, burlando la vigilancia de la escuadra aliada, recurriendo, en una de las ocasiones, a una espectacular treta. A punto de caer en manos enemigas, Lezo no vaciló en prender fuego a alguno de sus barcos para que, protegido por el humo, pudiera forzar el bloqueo y entrar en puerto con los buques supervivientes. Pablo Victoria llega más lejos y afirma que cargó sus cañones con material incendiario para prender los buques británicos, mientras que en sus propios buques dispuso unas parrillas de hierro en las que quemó paja húmeda, provocando una espesa cortina de humo, protegido por la cual logró escapar con sus barcos.

Al analizar la verosimilitud de esta acción hay que intentar situarla en un espacio temporal que no pudo ser otro que el breve periodo transcurrido entre la llegada de la flota aliada y el levantamiento del sitio terrestre. Si resulta llamativo que se optara por un abastecimiento por el mar, en unas aguas dominadas por la escuadra anglo-holandesa, tras la retirada de los buques del conde de Toulouse, más lo es el que se encomendara el mando a un joven Alférez de Navío, salvo que se tratara de unidades de muy poca entidad. Por otra parte, el empleo de cortinas de humo representaría toda una revolución al recurrir a una táctica naval que no alcanzó su pleno desarrollo hasta la I Guerra Mundial, tras su puesta a prueba por la Marina alemana en unas maniobras desarrolladas en 1908. Sin embargo, José Antonio Calderón⁵² llamó la atención sobre la posibilidad de que el almirante Vernon pensara en recurrir a este procedimiento durante el ataque a Cartagena de Indias. Se basaba en las declaraciones de unos prisioneros ingleses que informaron de que, en la escuadra de Vernon, iban dos embarcaciones “con prevención de un compuesto de humo fétido, para con él, llegado el caso, embarazar la vista y aturdir a sus enemigos”. Según uno de los capitanes detenidos era “una nueva idea que han descubierto para oscurecer los aires y que, sin ser vistos ni sentidos, puedan, pegando fuego a dichas embarcaciones, quemándose éstas lentamente, despedir una niebla que impida se perciba la Armada y hacer ésta su desembarco, sin ser sentidos en Cartagena”. Aunque la noticia fuera cierta, Vernon no llegó a hacer uso de la treta, pero queda como testimonio de que, en 1741, se especulaba con la posibilidad de su empleo en circunstancias similares a las que se atribuyen a Lezo, unos años antes.

EL INCENDIO DEL *RESOLUTION*

Por esa misma época, suele situarse a nuestro protagonista practicando el corso y, entre sus éxitos, se destaca el enfrentamiento mantenido con el *HMS Resolution* en aguas de Ventimiglia, al que atacó y prendió fuego, a pesar de su inferioridad.

El episodio es histórico, pero ni tuvo lugar en la fecha en que suele citarse ni las circunstancias que lo rodearon son las que se le atribuyen. Aunque algunos autores ya han salido al paso de algunos errores, podemos establecer, ahora, con precisión lo que ocurrió, a partir de fuentes británicas y francesas.

El *Resolution* era el cuarto buque que había llevado este nombre en la Royal Navy. Construido en los astilleros de Woolwich, donde había sido botado el 15 de marzo de 1705, pertenecía a la tercera

52. CALDERÓN QUIJANO, José Antonio: “¿Pensó Vernon emplear las cortinas de humo en su ataque contra Cartagena de Indias?”, *Revista General de Marina*, 122:05, 1942, pp. 651-657.

clase y estaba armado con 70 cañones. Con unos 46 metros de eslora y 12,5 de manga, tenía un desplazamiento de 1.103 toneladas.

Según un autor británico⁵³, el 13 de marzo de 1707⁵⁴ había zarpado del puerto de Barcelona, al mando de Henry Mondaunt, el hijo menor⁵⁵ del tercer conde de Peterborough que viajaba a bordo, acompañado por un emisario de Carlos III, con destino a Génova donde tenían previsto entrevistarse con el duque de Savoya. Les daban escolta las fragatas *HMS Enterprise* y *HMS Milford*.

El día 19 de marzo, cuando se encontraban a muy pocas millas del puerto de destino, fueron avisados por buques franceses. Según la citada fuente, se trataba de dos navíos de 80 cañones, dos de 70 cañones, uno de 68 y otro de 58. Teniendo en cuenta la desproporción de fuerzas y el maltrecho estado en el que se encontraba el *Resolution*, tras haber sido duramente castigado por una tormenta, el conde de Peterborough y el enviado de Carlos III, pasaron a la *Enterprise*, emprendiendo la huida, en compañía de la *Milford*, logrando alcanzar Génova. Mientras tanto, el *Resolution* era perseguido por los franceses y sometido a un intenso cañoneo e, incluso, a un intento de abordaje. Tras una larga resistencia, al amanecer del día 21, un navío de 80 cañones volvió a alcanzarle y, ante la imposibilidad de continuar tan desigual combate, decidieron embarrancarlo en las proximidades de Ventimiglia y quemarlo, tras haber puesto a salvo a toda la dotación.

Pero disponemos también de la versión francesa. Según Roche⁵⁶ los protagonistas del enfrentamiento con el *Resolution* fueron los buques franceses *Rubis*⁵⁷ y *Toulouze*⁵⁸ (*Toulouse*). Este último iba mandado por el Capitán de Navío Salaberry de Benneville y montaba 64 cañones, mientras que el *Rubis* era un navío de 56 cañones. A ambos les atribuye el mérito de la pérdida del *Resolution*, aunque admitiendo que el incendio fue provocado por su dotación. Lo que relatan las fuentes francesas parece más verosímil, ya que magnificar la importancia de las fuerzas enemigas suele ser un recurso habitual para justificar una derrota. El que los buques franceses fueran de menor porte es un dato relevante, aunque hay que considerar la posibilidad de que las condiciones de navegabilidad del *Resolution* no fueran las más adecuadas debido a los daños sufridos por la tormenta antes señalada.

La participación de Lezo en el encuentro sería la correspondiente a un Alférez de Navío embarcado en uno de los dos buques franceses, probablemente el *Toulouze*, por las razones que más adelante aduciré pero, en modo alguno, se le puede atribuir el mérito de la victoria.

LA DEFENSA DE TOULON

Poco después, encontramos a Lezo en Toulon, participando en la defensa de la ciudad frente al acoso de los ejércitos aliados. Este episodio, fue consecuencia del fracaso francés en Italia. Siempre dentro del marco de las operaciones libradas con ocasión de la Guerra de Sucesión española, Luis XIV decidió atacar en Saboya para invadir, a continuación, el Piamonte. Un ejército hispano-francés consiguió avanzar hasta Turín, donde el 14 de mayo de 1706 unos 40.000 hombres pusieron sitio a la ciudadela. En ella se encontraba Víctor Amadeo II de Saboya que decidió resistir, a la espera de la llegada de su primo Eugenio de Saboya con nuevos refuerzos, con el que consiguió reunirse el 17 de junio. Mientras tanto, el general austriaco Wirich Philipp von Daun se hizo cargo de la defensa que no pudo ser quebrada por los franceses, los cuales tuvieron que retirarse a comienzos de septiembre sin conseguir su objetivo. En el empeño perecieron cerca de 6.000 hombres y otros 7.000 fueron víctimas del acoso al que les sometieron los ejércitos enemigos en los días siguientes.

53. PHILIPS, Michael: *Ships of the Old Navy*, Resolution (70). www.ageofnelson.org

54. Erróneamente se suele señalar la misma fecha de 1706.

55. Era el tercer hijo y no el segundo. La primogénita era Lady Hernietta Mordaunt que contrajo matrimonio con el segundo duque de Gordon. El segundo fue John Mordaunt que murió en 1710, transmitiendo a su hijo el título de su padre. Henry, el menor, sirvió en la Royal Navy y falleció el 27 de febrero de 1710.

56. ROCHE, Jean-Michel: *op. cit.*, Tomo I, pp. 389 y 442.

57. Era un navío que había sido construido en Port Louis, donde fue botado el 21 de enero de 1704. Con 39,3 metros de eslora y 10,4 de manga, tenía un desplazamiento de 800 toneladas. Había participado en el combate de Vélez Málaga y en el bloqueo de Gibraltar. Al término de la guerra estuvo en las Antillas y, en 1717, fue convertido en pontón en la base de Toulon, donde terminó siendo desguazado en 1729.

58. El *Toulouze* o *Toulouse* fue construido en Toulon donde fue botado en 1703. Con 45,5 metros de eslora y 12,3 de manga, tenía un desplazamiento de casi 1.000 toneladas. También estuvo en el combate de Vélez Málaga. Practicó el curso en aguas del Mediterráneo y el 2 de diciembre de 1711, cuando navegaba por aguas de Mahón en compañía del *Trident*, ambos de la escuadra del Capitán de Navío Grandpé, fue capturado por el *HMS Stirling Castle*, en el curso de un enfrentamiento con varios buques ingleses, tras un encarnizado combate.

La retirada francesa permitió el avance de los imperiales que invadieron la Provenza y al año siguiente se presentaron ante Toulon, defendida por el mariscal de Tessé y las unidades navales que se encontraban en puerto.

El 29 de julio de 1707, las tropas del príncipe Eugenio de Saboya iniciaron el sitio, mientras que la flota inglesa del almirante Shovell hacía lo propio por mar y bombardeaba la ciudad.

Blas de Lezo que tenía 18 años, en aquellos momentos, participó en la defensa del fuerte de Sainte-Catherine, al frente de un destacamento que fue tomado por los imperiales, aunque pudo ser reconquistado el 14 de agosto.

Durante los combates en torno al fuerte, aunque no sabemos si en su defensa o reconquista, sufrió una herida en el ojo izquierdo que le ocasionó su pérdida.

Fue, probablemente, tras estos hechos cuando fue ascendido a Teniente de Navío y destinado al puerto de Rochefort, iniciando una etapa que también está sumida en notables imprecisiones.

EL CASO DEL STANHOPE

Las biografías de Lezo destacan que, durante esos años, logró capturar varios buques ingleses, hasta once señalan algunos autores. No parece razonable una cifra tan elevada, ni creemos que el marino vasco llegara a mandar unidades en esa etapa. Lo más probable es que, como Teniente de Navío, continuara embarcado en buques de gran porte, quizás el *Toulouze*, en cuyo historial figuran anotadas dos capturas de buques ingleses. La primera de ellas tuvo lugar el 4 de enero de 1708 cuando, con el *Content*, apresaron a una fragata inglesa de 26 cañones. La otra, más tardía, se produjo el 21 de septiembre de 1710, cuando en compañía del *Vestale* y el *Meduse*, lograron rendir al *HMS Fame* entre Mahón y Barcelona. En la primera ocasión el *Toulouze* iba mandado por el Capitán de Navío de Grenonville⁵⁹.

Pero quizás, uno de los hechos de armas más relevantes de la biografía "oficial" de Lezo es la captura del navío *Stanhope* que suele datarse en 1710. Esta acción se presenta como prueba de la audacia de nuestro protagonista, debido a la pretendida desigualdad entre el buque inglés, de dos puentes y 70 cañones, y la pequeña fragata que, supuestamente, mandaba Lezo. Por ello eludió el combate de costado, por su evidente inferioridad, y lo batió por popa, logrando desarbolarlo, lo que le permitió su abordaje y rendición, sin apenas daños en su fragata, aunque sufrió algunas heridas de las que se recuperó pronto.

El episodio siempre ha resultado sospechoso para quienes se han ocupado del mismo, ya que no existió un navío con este nombre en la Royal Navy. Por este motivo se ha supuesto que se trataba de un mercante de la East India Company mandado por Jhon Combs. Entre los buques de esta compañía sí existió un *Stanhope*. Tenía un desplazamiento de 420 toneladas y llegó a realizar 4 viajes desde su entrada en servicio en 1714, hasta su baja en 1725⁶⁰. Pero, en cualquier caso, fue un buque posterior a la época del supuesto apresamiento y en su historial no existe ninguna referencia a este hecho. Intentando justificarlo, algunos autores han aventurado la posibilidad de que se tratara de un buque corsario, de la que no existen pruebas y, por otra parte, es impensable que un barco de estas características montara 70 cañones.

Los autores ingleses nunca han aceptado el episodio y en las fuentes francesas no he encontrado ninguna referencia a esta captura que debería aparecer si, como parece lógico, hubiera sido protagonizada por una unidad francesa. Sin base documental fiable se ha atribuido, recientemente, la captura a la fragata francesa *Valeur*, probablemente por el hecho de que existió una unidad con este nombre que tenía su base en Rochefort, puerto en el que estuvo destinado Lezo. Construida en Bayona, había sido botada en noviembre de 1707. Con 37 metros de eslora y 10 de manga, tenía un desplazamiento de 478 toneladas y estaba armada con 34 cañones. Fue dada de baja en 1719. También, por esas mismas fechas existió otra fragata francesa del mismo nombre. Botada en Brest el 2 de mayo de 1704, desplazaba 370 toneladas y estaba armada con 26 cañones. Fue capturada por el *HMS Worcester* el 15 de mayo de 1705. Entró en servicio en la Royal Navy, siendo enviada a Améri-

59. Todos estos datos han sido tomados de ROCHE, Jean-Michel: *op. cit.*

60. SUTTON, Jean: *Lords of the East. The East India Company and Its Ships*, Conway Maritime Press, Londres, 1981, pp. 162-168.

ca. Encontrándose en Terranova fue tomada por unas chalupas francesas el 6 de septiembre de 1710, aunque pudo ser recuperada por el *HMS Essex* el 13 de diciembre de ese mismo año, siendo desguazada en 1718⁶¹.

En el Museo Naval de Madrid se conserva un óleo de Ángel Cortellini Sánchez (1858-1912), que fue pintado, a comienzos del siglo XX, cuando el autor trabajaba en dicho museo. Puede verse al navío de Lezo, batiendo por popa al *Stanhope*, aunque sorprendentemente arbola pabellón español.

A la luz de los datos actualmente disponibles, la captura del *Stanhope* hay que considerarla, por el momento, un episodio apócrifo, fruto del proceso de mitificación del héroe vasco.

EN LA ARMADA REAL ESPAÑOLA

La Guerra de Sucesión se encontraba prácticamente resuelta cuando, en enero de 1712, se abrió el Congreso de Utrech para elaborar los tratados que pusieron fin a la misma. En agosto de ese año se selló el armisticio entre Inglaterra, Francia y España que conduciría a la firma, en abril de 1713, de un tratado entre las dos primeras y, en julio de 1713, a la paz entre España e Inglaterra.

Es en esos momentos cuando se produce la incorporación de D. Blas de Lezo a la Real Armada, cuya reconstrucción fue uno de los primeros objetivos de la nueva dinastía, aunque no podemos precisar el momento preciso en que tuvo lugar.

A pesar de estos pasos iniciales hacia la solución del conflicto, Barcelona continuaba en poder de los partidarios de Carlos III y para acabar con la resistencia, el 13 de agosto de 1713 la ciudad fue sitiada por un poderoso ejército al mando del duque de Popoli, nombrado virrey de Cataluña por Felipe V. Poco después, la plaza era bloqueada por mar por una escuadra mandada por el almirante D. Manuel Pérez Pintado. Entre las unidades que formaban parte de esa agrupación naval se encontraban las galeras del almirante Andrés Matías de Pez y Malzárraga⁶², a las que se sumaron un navío y una fragata. El primero, el *Campanella*, era una unidad de 800 toneladas y 70 cañones, que había sido adquirida a un armador italiano, siendo rebautizado con el nombre de *Nuestra Señora de Begonia*.

El mando de este buque fue encomendado a Blas de Lezo del que se afirma era, en aquellos momentos, Capitán de Navío. Fue el 21 de febrero de 1714 cuando Felipe V, a instancias de Patiño promulgó una Real Cédula por la que se reorganizaban las fuerzas marítimas, en atención a "cuánto importa a mi servicio bloquear por mar la plaza de Barcelona hasta su rendición". En ella afirmaba que, ante la falta de oficiales para los buques empeñados en esta empresa, había solicitado al monarca francés que le socorriera con "algunos de diferentes grados". Por ello, es muy posible que fuera entonces cuando llegó Lezo a España con el empleo de "Capitán de mar y guerra", el reservado a todos los que mandaran "bajel particular armado, sea de corso, de guerra o mercante con misión real", tras ser suprimidos los restantes⁶³.

Fue durante el asedio de Barcelona cuando Lezo sufrió la herida en el antebrazo derecho que le quedó inutilizado. Cabe plantearse el momento en el que se produjo este hecho que suele reseñarse sin más precisiones. Si la herida fue provocada por una bala de mosquete no es posible que fuera consecuencia de un intercambio de disparos con la plaza por lo que, tuvo que ser fruto de un enfrentamiento naval. Durante aquellos días hubo varios. Fernández Duro refiere la captura de dos buques de 22 y 18 cañones, procedentes de Génova, tras encarnizado combate con las galeras; también el de un convoy de 22 embarcaciones que se dirigía a Barcelona, protegido por una fragata de 30 cañones y dos tartanas armadas. En cualquiera de ellos o en otros similares debió verse involucrado Lezo que, a sus 25 años, se encontró cojo, tuerto y manco, pero dando prueba de su entereza continuó en el servicio. A pesar de sus secuelas, la herida del brazo no debió revestir especial gravedad, siendo, por otra parte, la primera que trataron cirujanos españoles.

61. ROCHE, Jean-Michel: *op. cit.*, Tomo I, pág 455.

62. También se le conoce como Andrés de Pes, aunque como "Pez" tiene calle dedicada en Madrid y Cádiz. José María BLANCO NUÑEZ en su obra *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII*, Izar Construcciones Navales, Madrid, 2001, hace notar el hecho de que la "calle del Pez" de la capital de España, que va a desembocar en la de San Bernardo, suele ser relacionada con la existencia en aquel lugar de un antiguo estanque, olvidando que está dedicada al ilustre marino gaditano.

63. El texto de esta Real Cédula fue publicado por FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Museo Naval. Edición facsimilar Madrid, 1972, Tomo VI, pp. 112-113.

El 11 de septiembre de 1714, Barcelona se rindió finalmente e, inmediatamente, la mayor parte de los buques que habían participado en el bloqueo fueron enviados a Italia para recoger a Isabel de Farnesio que iba a contraer matrimonio con Felipe V. La orden que tenía D. Andrés de Pez, que iba al frente de la misma, era conducirla a Alicante, pero la nueva reina tras embarcar en Sestri el 30 de septiembre, sólo realizó una corta navegación de seis horas hasta Génova, desde donde decidió proseguir su viaje por tierra, por lo que la armada, sin su ilustre pasajera puso rumbo a Barcelona. No sabemos si Lezo participó en este cometido pero sí lo hizo, al mando del *Nuestra Señora de Begoña* en la expedición organizada para someter a Mallorca, el único territorio que aún mantenía su fidelidad a Carlos III, lo que se logró el 15 de junio de 1715, tras llegar los buques a Alcudia y rendir la isla, sin resistencia el virrey austracista D. Álvaro de Navia Osorio.

SU ACTUACIÓN EN LA AMÉRICA HISPANA

Suele afirmarse que el primer contacto que Lezo tuvo con el continente americano fue en 1716 cuando, al frente del navío *Lanfranco*⁶⁴, formó parte de la flota que ese año partió para Nueva España al mando del Jefe de Escuadra D. Fernando Chacón Medina y Salazar. Entre los buques que la integraban se encontraba también *La Hermiona*, a bordo de la cual viajaba el nuevo virrey de Nueva España, marqués de Valero.

La flota regresó ese mismo año, trayendo en el tornaviaje parte de la plata recuperada de la que, al mando del general D. Juan Esteba Ubilla, había naufragado el año anterior. Esta flota integrada por once buques había zarpado de La Habana el 27 de julio de 1715 y, tres días después, fue sorprendida por huracán que provocó el hundimiento inmediato de dos naves, mientras que otras ocho fueron a perderse en los bajos de cabo Cañaveral. Sólo se salvó la *Grifón*, una nave francesa que iba adelantada y no se vio afectada por el temporal. En el siniestro perecieron el propio general y más de mil hombres. Inmediatamente se procedió a rescatar la carga, tarea no muy complicada debido a que los restos de los buques se encontraban sobre la costa o a muy poca profundidad. Se sacó la plata que fue remitida a La Habana, aunque el pirata Jennings logró apoderarse de 350.000 pesos durante un ataque realizado al lugar en el que se estaba procediendo al rescate. También capturó un bergantín que se dirigía a La Habana con 3.000 onzas de oro⁶⁵. Sin embargo, una parte importante de lo que viajaba a bordo de las naves siniestradas pudo recuperarse y ser llevado a Cádiz en la flota de Chacón, con la que regresó Lezo.

Sin embargo, tengo serias dudas de que Blas de Lezo llegara a participar en este viaje y mandara el *Lanfranco* sobre el que, por otra parte, puede existir una confusión a la que me referiré más adelante.

Pero no existe la menor duda de que, el 16 de diciembre de 1716, partió de Cádiz con destino al Mar del Sur, formando parte de una curiosa expedición que Felipe V envió para garantizar la seguridad en aquellas aguas.

Desde finales del siglo XVI existía en la costa del Pacífico una agrupación naval que, con el nombre de Armada del Mar del Sur, tenía como misión la protección de los buques que eran enviados a Panamá con la plata peruana y las mercaderías destinadas a la feria de Portobelo. También se encargaba de la defensa de aquellas costas, frente a los ataques de piratas y corsarios, siempre bajo la autoridad del virrey del Perú.

Tras la llegada al trono de Felipe V, la presencia de buques franceses en aquella zona había experimentado un incremento notable, practicando actividades comerciales toleradas y, en muchos casos, el contrabando. La situación se fue convirtiendo en insostenible, al no disponer las autoridades virreinales de buques para impedirlo. Nunca había contado la Armada del Mar del Sur con efectivos suficientes pero, tras la Guerra de Sucesión, los existentes se encontraban en deplorable estado. Por ello, en 1716, el nuevo virrey, príncipe de Santo Buono, pidió ayuda al monarca quien decidió encomendar a corsarios franceses la represión del contrabando que practicaban sus compatriotas.

64. Este buque, primero de los que llevaron ese nombre, había sido construido en 1714 y fue comprado a un particular. Iba armado con 60 cañones. VV.AA.: *El buque en la Armada Española*, Editorial Silex, Bilbao, 1981, pág. 415.

65. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, Tomo VI, pp. 125-128.

El 14 de noviembre de 1716 firmó un asiento con Juan Nicolás de Martinet, para que, con tres navíos de su propiedad, reforzados con otro de la Corona, se dirigiera al Pacífico actuando contra los buques que operaban en aquellas aguas, cualesquiera que fuera su nacionalidad.

Martinet era un Teniente de Navío francés que había sido nombrado Jefe de Escuadra en España y que, desde dos años antes, ya tenía facultad para actuar en los mares europeos al servicio de Felipe V.

La historia de esta expedición ha sido muy bien documentada por Pérez-Mallaina y Torres Ramírez⁶⁶. A través de sus investigaciones sabemos que se trató de una empresa mercantil en la que participaron importantes comerciantes franceses que financiaron la adquisición de los barcos que debía aportar Martinet. Eran estos el *Conquérant*⁶⁷, un navío de 64 cañones; el *Triomphant*⁶⁸, de 5 y *La Pèlerin* de 48⁶⁹. A los buques de Martinet, con dotaciones y comandantes franceses, se sumó el que proporcionaba el rey. Se trataba de un navío de 60 cañones llamado *Nuestra Señora del Carmen* cuyo mando se encomendó a Bartolomé de Urdinzu que, asimismo, actuaba como segundo jefe de la expedición. Blas de Lezo iba embarcado en él, como segundo comandante del navío.

Este barco era el antiguo *Pembrok*, adquirido en Génova, al que también se conocía con el apelativo de *Lanfranco*. En la obra anteriormente citada, se relacionan sucesivamente cuando, sin duda, se trata de un mismo buque. De ahí el error al que hacía referencia respecto al supuesto primer viaje de Lezo.

Era la primera vez que se enviaban al Pacífico buques de guerra, con el propósito de potenciar la fuerza de protección allí existente que, hasta ese momento, había estado bajo la dependencia del virrey y con medios muy precarios. Urdinzu y Lezo, al que se califica como "hombre confianza de Patiño"⁷⁰, llevaban como misión reorganizar esa Armada del Mar del Sur, adaptándola a las características de las nuevas agrupaciones navales. Para ello, transportaba a oficiales españoles encargados de este cometido, junto con diversos pertrechos y 2.000 fusiles. Además, llevaban a bordo al gobernador de Chile, el Teniente General D. Gabriel Caro de Aponte, y al de Buenos Aires, Brigadier D. Bruno Mauricio Zavala.

Los cuatro buques zarparon de Cádiz el 16 de diciembre de 1716, navegando sin problemas hasta alcanzar las proximidades del cabo de Hornos. Allí surgieron las dificultades, pues los fuertes temporales obligaron a *La Peregrina* a separarse el 26 de marzo de 1717 y, el 19 de abril, también lo hizo el *Nuestra Señora del Carmen*, ante la imposibilidad de penetrar en el Pacífico, tras perder la verga del trinquete y rifarse las velas. Ambos barcos aproaron a Buenos Aires, donde decidieron pasar el invierno austral.

Mientras tanto, Martinet con *El Conquistador* y *El Triunfante* había logrado entrar en el mar del Sur e invernar en el puerto chileno de Concepción al que había llegado el 19 de junio de 1717. Ya con buen tiempo, retomaron la navegación hacia el Perú, logrando capturar durante la misma a seis buques franceses⁷¹, haciendo una entrada triunfal en El Callao el 27 de septiembre de 1717.

La importancia de dichas presas no sólo radicaba en los propios buques, tres de los cuales se consideraron apropiados para reforzar la Armada del Mar del Sur⁷², sino por el valor de las mercaderías intervenidas que se acercaba a los tres millones de pesos.

Pero los problemas surgieron muy pronto. El intendente de la expedición, Gabriel Lacunza, receló del comportamiento de Martinet y sus oficiales que también practicaban el contrabando y, por otra

66. PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1987.

67. La historia de este buque es complicada. Había sido construido en Bristol (Inglaterra), donde fue botado el 25 de julio de 1709 con el nombre de Gloucester. Su vida bajo pabellón inglés fue efímera, ya que el 26 de octubre de ese año fue capturado por la escuadra del almirante francés René Duguay-Trouin, siendo rebautizado con el nombre *Conquérant*. Fue vendido a Génova en 1711 y, con el nombre de *Príncipe de Asturias*, navegó por América. En 1714 lo adquirió Martinet con el que retomó el nombre de *Conquérant*, aunque aquí solía ser conocido por la traducción española de *Conquistador*. Terminó al servicio de la Corona española, tras el regreso de Martinet.

68. Antes llamado *El Gran Espíritu Santo*. También se le conoció como *Triunfante* e iba al mando del Jean-Jacques de Tafanel de Le Joaquièrre de la Pomrede y había sido armada en Saint-Maló.

69. Conocida también como *La Peregrina*, iba al mando de Jean Duquesnel y había sido armada en La Rochelle.

70. PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *op. cit.*, pág. 241.

71. Eran *La Fidela*, capturada en Cobija el 3 de septiembre y los buques *Santiago*, *San Francisco*, *Príncipe de Asturias*, *Brillante* y *El Águila*, capturados en Arica el 11 del mismo mes.

72. Fueron el *Príncipe de Asturias*, rebautizado como *San Miguel*; el *Águila*, al que se dio el nombre de *San Francisco Javier*; y el *Brillante*, con el nombre de *San Antonio de Padua*.

parte, sus dotaciones no veían con buenos ojos actuaciones que, en definitiva, iban encaminadas contra gentes de su propio país. Ante los enfrentamientos que se dieron entre franceses y españoles, en uno de los cuales resultó muerto un oficial de Martinet, se decidió repatriar a todos los tripulantes de los buques capturados. Bajo palabra y las correspondientes fianzas, se les embarcó para Europa en *La Fidela* y el *San Francisco*, con la orden de entregar esos buques en el puerto de Pasajes, lo que cumplieron escrupulosamente. Es posible que esas dos presas, llegadas a la localidad natal de Blas de Lezo, hayan alimentado la leyenda del supuesto honor concedido al marino, en su juventud, aunque nada tuviera que ver con su captura.

La medida no terminó por aquietar los ánimos pues, cuando en 1718, se ordenó a Martinet salir a la caza de nuevos contrabandistas, sus hombres se amotinaron y a punto estuvieron de ocasionar serios problemas. Ante estos hechos, el virrey decidió que ambos buques volvieran a España. *El Triunfante* lo hizo en marzo de 1719 y en septiembre zarpó *El Conquistador*, con Martinet a bordo, poniendo fin a su aventura americana.

Para entonces, ni Urdinzu ni Blas de Lezo habían llegado todavía al Perú. Tras pasar la internada en Buenos Aires, en enero de 1718 volvieron a intentar rebasar el cabo de Hornos. *La Peregrina* con dotación francesa pudo lograrlo y llegar a El Callao, pero el *Nuestra Señora del Carmen*, con Urdinzu y Lezo, volvió a fracasar, teniendo que regresar al Río de la Plata. Lo acaecido afectó a la profesionalidad de los marinos españoles. Como señalan Pablo Pérez-Mallaina y Bibiano Torres, Martinet llegó a jactarse de que ningún marino español lograría doblar el cabo de Hornos y el virrey del Perú escribió al ya cardenal Alberoni, poniendo en duda la competencia de Urdinzu⁷³.

El asunto se resolvió cuando, durante su segunda estancia en Buenos Aires, lograron capturar dos pequeñas unidades francesas, la *San Francisco* y la *Danicant* con las que, tras abandonar al *Lanfranco*, consiguieron finalmente llegar a El Callao en enero de 1720, tres años después de su salida de Cádiz.

Urdinzu llevaba instrucciones del rey para la reorganización de la Armada del Mar del Sur y su nombramiento como comandante de la misma, junto con el de Lezo, como segundo. Así lo indican los autores citados⁷⁴ que hacen referencia a una Real Cédula fechada en San Lorenzo el 16 de agosto de 1718. Sin embargo, he encontrado otra de fecha 15 de noviembre de 1721, expedida en Madrid, correspondiente al nombramiento de Blas de Lezo como "Tercer comandante de la Armada del Mar del Sur"⁷⁵. Este dato que no ha sido comentado por otros autores, plantea algunas dudas sobre el juego de intereses que pudo plantearse tras la llegada de los enviados por Patiño. Porque, hasta entonces, el mando de la Armada lo desempeñaba D. Jacinto de Seguro, nombrado por el virrey. Es posible que continuara como segundo. De hecho, existe otro documento de fecha posterior en el que se le denomina "almirante del Mar del Sur". Corresponde a una licencia para pasar a Nueva España y lleva fecha de 2 de marzo de 1722⁷⁶. Hay que recordar que Seguro terminaría sustituyendo a Lezo, tras su regreso a España en 1730.

Pero lo cierto es que, desde su llegada a El Callao, Lezo actuó como segundo y, de hecho, a su cargo corrieron la mayor parte de las labores de patrulla y reorganización de aquella Armada, ya que la salud de Urdinzu no debía ser buena y terminó falleciendo en aquellas tierras en 1726. El 16 de febrero de 1723, le había sustituido ya como, comandante efectivo, siendo nombrado General de la Armada del Mar del Sur⁷⁷. Una fuerza que se encontraba en condiciones de suma precariedad, comenzando por las propias unidades ya que las únicas disponibles eran los galeones *Sacramento* y *Concepción*, construidos entre 1691 y 1694, con los fondos aportados por los comerciantes de Lima. El primero tenía, en aquellos momentos, un desplazamiento de 845 toneladas y estaba armado con 40 cañones. El *Concepción* desplazaba 700 toneladas y disponía de 36 cañones. A ellos, decidieron sumar *La Peregrina* que, tras fracasar en su intento de volver al Atlántico, cuando fueron repatriados los franceses, había retornado a El Callao. Todos ellos eran buques viejos y, en el caso de los españoles, siempre fueron considerados poco marinos y hasta defectuosos.

No es de extrañar que, con tales unidades, los resultados no fueran demasiado espectaculares. Además de escoltar las flotas que iban a Panamá, en las contadas ocasiones en que, durante esa

73. Carta del príncipe de Santo Buono a Alberoni de 24 de agosto de 1718. Archivo General de Indias. Contaduría, nº 566.

74. PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *op. cit.*, pág. 325.

75. Archivo General de Indias. Contratación, 5796, L. 2. Fols. 261 v.-265 v.

76. Archivo de Indias. Contratación. 5472, N. 2, R. 17.

77. Es la fecha que señalan diversos autores, aunque no he encontrado testimonio documental del nombramiento.

época, partieron, Lezo sólo consiguió apresar, en abril de 1721 a un buque francés de 32 cañones y, cuando al mes siguiente, se presentó ante El Callao una flotilla de cinco buques franceses, no pudo hacerles frente, limitándose a proteger sus barcos bajo la cobertura de los cañones de la fortaleza.

Ante esta situación decidió someterlos a una profunda reestructuración en 1724, con el propósito de convertirlos en unidades más modernas. Se redujo su arqueo y se les quitó una batería. Las obras, dirigidas por Lezo, representaron una inversión de más de 300.000 pesos, casi tanto como había costado su construcción, sin que los resultados obtenidos fueran demasiado espectaculares, a pesar de lo cual continuaron en servicio hasta 1744 y 1745, cuando ya eran las unidades más longevas de la Armada.

Mientras tanto, Lezo había contraído matrimonio con D^a Josefa Mónica Pacheco Bustios y Solís, nacida el 6 de mayo de 1709 en el valle de Locumba (Perú). Era hija de D. José Carlos Pacheco, natural de Arequipa y de D^a María Nicolasa de Bustios Solís Herrera y Enríquez, de la misma ciudad, miembros de distinguidas familias criollas. Desgraciadamente, la madre falleció pocos meses después y el padre también murió, antes de que la niña cumpliera 6 años. Quedó al cuidado de una hermana de su madre, residente en Lima donde estaba casada con el Dr. D. Tomás de Salazar, catedrático de Prima de la Universidad de San Marcos que fue, finalmente, quien la cuidó tras la muerte de su esposa.

Cuando la conoció D. Blas de Lezo era una huérfana adolescente, aunque heredera, por parte de madre, tanto de la hacienda del valle de Locumba como de los mayorazgos de Ovieco, Cañal y Pitiegua en Castilla, junto con algunos otros bienes, por los que tuvo que litigar algún tiempo después.

Se casaron el 5 de mayo de 1725 en la hacienda que su tío y tutor, el Dr. Salazar, poseía en La Magdalena, cerca de Lima. En aquellos momentos Lezo tenía 36 años y la novia cumplía, al día siguiente, los dieciséis. Había, por lo tanto, una diferencia de edad de 20 años. Presidió la ceremonia D. Diego Morcillo Rubio de Auñón⁷⁸ quien, desde 1723, era arzobispo de Lima, aunque también había desempeñado el cargo de virrey del Perú en dos ocasiones. La primera de forma interina en 1716 y la segunda, como titular, entre 1720 y 1724.

El matrimonio tuvo siete hijos⁷⁹, los dos mayores nacidos en Lima y los siguientes tras el regreso a la península. En el testamento que Lezo otorgó en Madrid el 15 de mayo de 1735, cuyo resumen conocemos por haberse conservado en el expediente para el ingreso en la Orden de Carlos III de su nieto Blas Alejandro de Lezo y Castro Pacheco⁸⁰ se señala "que fui y soy casado con D^a Josefa Pacheco Araujo de Solís, de cuyo matrimonio tuve seis hijos, tres varones y tres hembras", lo que, junto al nombre de la esposa, pudo inducir a error, pues la séptima hija, Ignacia Antonia, nació con posterioridad⁸¹. Hay que señalar, sin embargo, que, en 2001, José Garmendia⁸² publicó un poder otorgado por Lezo para testar, que lleva la fecha de 17 de noviembre de 1732. Tuvo que efectuarse en el momento de la salida del almirante en socorro de Orán. Sorprendentemente y, según la transcripción de ese documento, en el mismo se hace constar que de su matrimonio había tenido "quatro hijos nombrados Don Blas de Lezo, don Pedro Antonio de Lezo Pacheco (ya difuntos), doña Josefa y doña Agustina de Lezo Pacheco y Solís". Es evidente que hay un error pues no se hace constar a Cayetano Tomás y, desde luego, Blas no había fallecido, pues fue el continuador de la dinastía.

Desde el 14 de mayo de 1724, se encontraba al frente del virreinato D. José de Armendáriz y Perurena, marqués de Castelfuerte. Figura destacada en los Reales Ejércitos había alcanzado el grado

78. Nacido en Villarrobledo en 1642, pertenecía a la Orden de los Trinitarios Descalzos. En 1701 fue consagrado obispo de León. Preconizado a la sede de La Paz, en Bolivia, cuatro años después fue nombrado arzobispo de La Plata. Desempeñando este cometido fue enviado como virrey del Perú en 1716. Allí permaneció unos meses hasta la llegada del nuevo virrey, el Príncipe de Santo Buono, retornando a su sede. En 1720, volvió para ocupar el virreinato, ahora como titular y, en 1723, fue nombrado arzobispo de Lima, sede que desempeñó de manera efectiva, tras cesar como virrey en 1724. Falleció en Lima en 1730, a los 88 años de edad.

79. Es interesante reseñar aquí el nombre de todos los hijos, ya que se suelen deslizar algunos errores sobre los mismos. El mayor fue Blas Fernando, nacido en Lima el 1 de junio de 1726, fue el primer marqués de Ovieco; Josefa Atanasia, nacida en Lima el 2 de mayo de 1728, casó con el vizconde de Santisteban; Cayetano Tomás, gobernador de Santa Cruz, fallecido en 1782; Pedro Antonio, murió joven y que había fallecido ya en 1732 cuando su padre otorgó el poder para testar; Agustina Antonia, que profesó como agustina recoleta; Eduvigis Antonia, nacida después de 1732, también profesó como religiosa agustina recoleta; e Ignacia, nacida después de 1735, que contrajo matrimonio con el marqués de Tabalosos.

80. Archivo Histórico Nacional. Órdenes Civiles. Carlos III. Exp. 454.

81. El nacimiento de Ignacia Antonia tuvo que producirse entre esa fecha de 15 de mayo de 1735 y la última salida de D. Blas hacia América el 3 de febrero de 1737.

82. GARMENDIA ARRUEBARRENA, José: "Un documento inédito de Blas de Lezo", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, nº 35, Donostia-San Sebastián, 2001, pp. 365-369.

de Teniente General en 1706 y el título de marqués en 1711, como reconocimiento a su brillante actuación durante la Guerra de Sucesión. Era miembro de una destacada familia navarra y, muy pronto, sus relaciones con Lezo desembocaron en un claro enfrentamiento.

En realidad fue un conflicto entre el mando naval y el terrestre que era desempeñado por un sobrino del propio virrey, al que Lezo no dudaba en calificar “como árbitro universal de su gracia y sus operaciones”.

La situación se fue complicando y D. Blas fue sometido a visitas, investigaciones y procesos ordenados por el virrey, viéndose finalmente obligado a presentar su dimisión en septiembre de 1727. En la carta enviada a Patiño para explicar su decisión, que recogen Pérez-Mallaina y Torres, afirmaba que “era inútil la ocupación de comandante, pues ni su aplicación, ni su experiencia en lo náutico, pueden aprovechar, y cuanto más celosamente desearse cumplir su ministerio, se conciliará con la mayor indignación del virrey, y sólo siendo hechura de su mano, y viviendo más atento a su semblante que a la propia obligación, será atendido y bien tratado”⁸³.

De hecho, se consideraba fracasado en su intento de potenciar la Armada. Sin dotaciones ni medios era un instrumento ineficaz, cosa que compartía el nuevo virrey quien se percató de que las obras llevadas a cabo para mejorar las condiciones combativas de los viejos buques *Sacramento* y *Concepción*, habían servido de poco, a pesar de la suma invertida en los trabajos. Por ello, en 1725, decidió volver a recurrir al empleo de corsarios para enfrentarse a los contrabandistas. Un grupo de mercaderes alistó una fragata de 24 cañones, la *Nuestra Señora del Carmen*, cuyo mandó encomendaron a un corsario vasco, D. Santiago Salavarría, el cual consiguió apresar a un navío holandés, el *San Luis*, de 40 cañones. El hecho tuvo una enorme trascendencia ya que de la venta de la presa se obtuvieron 600.000 pesos, lo que tuvo que afectar de manera evidente a Lezo.

La renuncia le fue aceptada por el monarca el 13 de febrero de 1728, embarcando con su mujer y sus dos hijos en la flota que regresó de Indias dos años después, con la que llegó a Cádiz el 18 de agosto de 1730. Se daba la circunstancia de que, por entonces, Felipe V se encontraba en Sevilla y Lezo se trasladó a esa ciudad para complimentarle, recibiendo de él muestras de gratitud y la felicitación por sus servicios, lo cual pudo compensarle de la evidente sensación de fracaso que debía experimentar.

EN AGUAS DEL MEDITERRÁNEO

Mientras reconstruía la Real Armada, Patiño fue recomponiendo, con gran habilidad, las alianzas con las potencias enfrentadas durante la pasada guerra, obteniendo su aquiescencia para que, de acuerdo con los deseos de la reina Isabel de Farnesio, el infante Carlos pudiera hacerse cargo del ducado de Parma, a la muerte de su titular D. Antonio Farnesio que, finalmente, se produjo el 20 de enero de 1731.

Para lograr ese objetivo se preparó una importante agrupación naval que debía conducirlo a tomar posesión del mismo, dejando guarniciones españolas en Toscana y en la propia Parma.

D. Blas de Lezo, que había venido disfrutando de un merecido descanso, con su familia en Cádiz, fue puesto al frente de la Escuadra del Mediterráneo el 3 de noviembre de 1731⁸⁴. La entidad de la misma varía según las fuentes, aunque José María Blanco Núñez que ha sido el último en estudiarla indica que estaba integrada por 22 navíos, dos fragatas y un paquebote. A ella se sumaron siete galeras a cargo de D. Miguel Regio y los transportes en los que viajaban 7.483 hombres con el conde de Charny al frente. Todos ellos partieron de Barcelona el 17 de octubre de 1731, al mando de D. Esteban de Mari, que era el Jefe supremo de la expedición. Les acompañaba una escuadra inglesa, integrada por 16 navíos, que mandaba el almirante Wager.

El infante D. Carlos viajó por tierra hasta Antibes, donde embarcó en la galera capitana, y el 27 de ese mismo mes se encontraban frente a Livorno, pudiendo efectuarse el desembarco y la ocupación sin contratiempos. Blanco Núñez al comentar esta expedición se olvida de Lezo, aunque formaba

83. Carta de Blas de Lezo a José Patiño. Archivo General de Simancas. Secretaría de Marina. 392.

84. Pudiera parecer llamativo que, a pesar de los problemas que tuvo en Perú, fuera recompensado con un importante mando naval. Pero hay que tener en cuenta que Lezo era un hombre de Patiño, muy apreciado por éste y su “fracaso” no era sino el del propio ministro en su intento de reorganizar las fuerzas navales del otro lado del Atlántico. En la Corte, Lezo siguió disfrutando del apoyo de su protector.

parte de ella, porque el mando de la misma lo ejercía el marqués de Mari. Por ello, cabe preguntarse sobre la responsabilidad que, a cada uno, cupo en el famoso episodio de Génova que suele atribuirse en exclusiva a Lezo.

Como es sabido, quiso aprovecharse la importancia de la fuerza reunida para exigir a Génova el pago de dos millones de pesos, pertenecientes a la Corona, que se encontraban depositados en el Banco de San Jorge de aquella república. Con este propósito se presentó la escuadra en sus aguas y, según el relato de Fernández Navarrete, Lezo entró en puerto con seis navíos, exigiendo el saludo a la bandera y la inmediata entrega de dichos fondos, a lo que accedió el Senado, tras la amenaza de bombardear la ciudad, en caso de incumplimiento. En cualquier caso, fue Mari el que condujo a toda la escuadra hasta Alicante, donde se estaba preparando la ocupación de Orán, en cuya expedición fueron empleados los fondos entregados por Génova, salvo 500.000 pesos que se le dieron al infante D. Carlos.

La reconquista de Orán había sido preparada con cuidado y gran secreto ya que, en unos momentos en los que Europa acababa de salir de un grave conflicto, una actuación militar de estas características podía despertar suspicacias y reticencias.

La plaza norteafricana fue conquistada, a comienzos del siglo XVI, por el cardenal Cisneros y desde entonces había permanecido en nuestro poder, incluso en los momentos de máximo esplendor del poderío turco en el Mediterráneo. Sin embargo, durante la Guerra de Sucesión fue tomada por los argelinos, en 1708, aprovechando las dificultades para una adecuada respuesta por parte de España, sumida en un conflicto civil. En realidad, Felipe V envió a las galeras, pero el conde de Santa Cruz, que estaba al frente de las mismas, le traicionó, pasándose al bando austracista con los buques y los fondos asignados para la empresa.

En 1732, la situación era muy diferente y pudo organizarse una poderosa escuadra cuyo mando se encomendó al Teniente General D. Francisco Cornejo que izaba su insignia en el navío de 80 cañones *San Felipe el Real*, llevando como segundo a D. Blas de Lezo con su insignia, probablemente, en el *Princesa*, de 70 cañones, aunque otros autores lo sitúan en el *Santiago* que era de menor porte⁸⁵. La poderosa escuadra daba escolta a un elevado número de buques de transporte en los que iban embarcados 26.000 hombres, al mando de D. José Carrillo de Albornoz, conde de Montemar, que era el responsable de las operaciones terrestres.

La escuadra zarpó de Alicante el 15 de junio de 1732 y, aunque encontraron vientos contrarios, al amanecer del 29 de junio pudo iniciarse el desembarco de la fuerza expedicionaria. La operación, muy bien planeada y ejecutada, se resolvió favorablemente con un saldo de bajas casi insignificante: 6 muertos, 8 heridos graves y 52 leves.

Álvarez-Maldonado y Gamundi⁸⁶ que han analizado con detalle el desarrollo de la misma han destacado que fue una operación anfibia realizada dentro de los más ortodoxos cánones de la doctrina actual. Sin embargo, Blanco Núñez⁸⁷ que también se ha ocupado de ella señalaba que, como en otras ocasiones, no se supo explotar el éxito atacando, inmediatamente después, a Argel, desde donde, muy pronto, volvieron a poner en riesgo a la plaza recién recuperada.

El éxito de la expedición fue recompensado por el monarca con la concesión del Toison de Oro al conde de Montemar y a D. José Patiño que había sido el artífice de la organización. Al Teniente General Cornejo se le otorgó una encomienda de la Orden de Alcántara y a D. Cenón de Somodevilla que actuó como comisario, se le ascendió a Comisario Ordenador, con destino en La Graña. Lezo no recibió ninguna merced en esta ocasión, entre otras razones porque los premiados fueron los principales responsables y él era un mando subalterno. No obstante tendría ocasión de destacarse muy pronto.

Como era de esperar el bey Hacén de Argel intentó recuperar Orán que había quedado al mando de D. Álvaro de Navia-Osorio, marqués de Santa Cruz de Marcenado. Ante la amenaza que se cernía sobre la recién recuperada plaza, el rey ordenó a D. Blas de Lezo que acudiera en su socorro, lo que hizo con los buques a su cargo y 25 transportes en los que iban embarcados 5.000 soldados de

85. Blanco Núñez se decanta, con reservas, por el *Princesa*. Resulta improbable que Lezo embarcara en el *Santiago* pues esta unidad regresó a Ferrol con D. Francisco Cornejo, tras la toma de Orán, mientras que Lezo escoltó a los transportes hasta Alicante, por lo que tuvo que mandar otra unidad.

86. ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo y GAMUNDI INSUA, Abel Ángel: *Las operaciones anfibias*, E. N. Bazán, Madrid, 1994, pág. 77.

87. BLANCO NÚÑEZ, José María: *op. cit.*, pp. 100-106.

refuerzo. Fernández Duro afirma que la expedición partió de Barcelona, al mando de D. Jacinto Beso, conde de Bena-Masserano. No parece probable que así fuera, porque el conde de Bena-Masserano era, en aquellos momentos, era Capitán de Navío ya que no fue ascendido a Jefe de Escuadra hasta el 3 de septiembre de 1737.

Tampoco es posible que la fuerza partiera de Barcelona ya que, si Lezo se encontraba en Cádiz, donde recibió la orden de salir el 13 de noviembre y, con buena mar, pudo presentarse en Orán el día 20, no hubiera habido tiempo material para reunirse en aquella ciudad.

A pesar de la presión a la que se encontraba sometida la plaza, pudo efectuarse el desembarco de la fuerza expedicionaria y, con su ayuda, atacar a los sitiadores. Se dio la fatalidad de que el marqués de Santa Cruz de Marcenado quiso ponerse al frente de las tropas, encontrando la muerte en un absurdo enfrentamiento el 21 de noviembre de 1732.

Conseguido su objetivo, las biografías de Lezo relatan que, al tener conocimiento de que la capitana de Argel se encontraba en sus proximidades, fue en su busca, persiguiéndola hasta la bahía de Mostaganem, al Este de Orán, donde buscó refugio bajo la artillería de los fuertes de la ciudad. Lezo, sin arriesgar sus buques, ordenó penetrar en la bahía a unas lanchas que consiguieron abordarla cuando se encontraba prácticamente varada y fuertemente escorada. A bordo iban embarcados soldados turcos y pertrechos con destino a Orán que fueron capturados. De este episodio sólo he encontrado referencia en las obras que tratan de Lezo, las cuales lo relatan de forma muy similar.

El 18 de febrero se encontraba en Barcelona, desde donde volvió a salir en auxilio de las plazas norteafricanas. En este caso su destino fue Mazalquivir donde desembarcó tropas de refresco, para continuar patrullando el Mediterráneo durante dos meses hasta que, a bordo de los barcos, se desencadenó una epidemia que, probablemente, fue de tifus exantemático que ocasionó numerosas bajas. Según algunas fuentes hubo más de 500 muertos y otros muchos enfermos, entre ellos el propio Lezo que, tras recibir auxilio en Cerdeña, pudo llegar a Cádiz y desembarcar a los afectados, entre los que se encontraba Jorge Juan, entonces guardiamarina.

Recuperado de sus dolencias, el 6 de junio de 1734 es ascendido a Teniente General y destinado como Comandante General del Departamento de Cádiz.



El Teniente General de la Real Armada D. Blas de Lezo. Óleo sobre lienzo. Copia anónima realizada en 1853, a partir del original que conservan sus descendientes. Fue regalado al Museo Naval de Madrid, ese mismo año, por el marqués de Ovieco, como se hace constar en la cartela que figura al pie del retrato. El marquesado de Ovieco fue creado por Carlos III, el 26 de agosto de 1760, en la persona de Blas Fernando José Tomás de Lezo y Pacheco, hijo del ilustre marino.

EL RETORNO DEFINITIVO A AMÉRICA

Es muy probable que fuera su protector Patiño quien le concediese el mando de la flota de Indias, a petición del general, ya que era un destino codiciado. Pudo obtener el compromiso durante uno de sus viajes a Madrid. En el otorgamiento de su testamento en la capital del reino, en mayo de 1735, debió influir la proximidad de un viaje no exento de riesgos y los problemas de salud que había atravesado durante su actuación en el Mediterráneo.

El nombramiento le llegó en 1736 e, inmediatamente, comenzó el alistamiento de la flota, al mismo tiempo que ponía en orden sus asuntos personales. Uno de ellos fue el alojamiento de su familia, para la que dispuso la casa del Puerto de Santa María, en la calle Larga nº 70, a la que hecho alusión anteriormente.

En aquellos momentos, Lezo tenía seis hijos, ya que Pedro Antonio había muerto antes de 1732. Su mujer, D^a Josefa Mónica Pacheco acababa de cumplir los 27 años y debía atender a todos ellos, el mayor de los cuales, Blas Fernando, tenía 10 años y la menor, Ignacia Antonia, seguramente no superaba el primer año de edad⁸⁸. Por lo tanto, hay que descartar la posibilidad de que viajara con él al otro lado del Atlántico. De hecho está constatada su presencia en el Puerto de Santa María, desde 1736, como feligresa de la Iglesia Mayor prioral, con sus hijos y un esclavo negro que era llamado Antonio Lezo, hasta su fallecimiento el 31 de marzo de 1743. El que en los relatos novelados que se han publicado recientemente, se la sitúe al lado del marido durante el asedio de Cartagena y acompañándole en los tristes momentos de su fallecimiento, sin citar las fuentes, probablemente no deja de ser un bello recurso literario. Es cierto que la Ley 28, título 26, libro 9º de la Recopilación de Indias establecía que los cargos provistos en América debían viajar con su mujer o, en su defecto, haciendo constar su consentimiento. Pero Lezo había sido designado para un mando naval y, en estos casos, la norma no les afectaba.

En esas condiciones zarpó de Cádiz el 3 de febrero de 1737, el mismo día que cumplía los 48 años. Iba al mando de la flota que se dirigieron a Tierra Firme, la última de las que salieron de la península durante muchos años. Estaba integrada por 10 unidades de diferente porte, a la que dan escolta los "galeones guardacostas". Esta denominación que aparece en la documentación⁸⁹, nos indica que el cometido asignado no era, exclusivamente, convoyar a la flota, como venía siendo lo habitual, sino encargarse de la defensa de aquellas costas, una vez llegado a su destino.

No he podido determinar, con precisión, qué barcos eran los que llevó Lezo. José Manuel Rodríguez afirma que los alistados en Cádiz fueron el *Conquistador* y el *Fuerte*⁹⁰. Sin embargo, los buques de que dispuso en Cartagena, hasta la llegada de Eslava, fueron el *Conquistador*, el *África*, el *Dragón* y el *San Felipe* en el que arbolaba su insignia. Ignoro, por el momento, la procedencia de los tres últimos, pero me llama la atención que, según Rodríguez, el *Dragón* había sido construido en los astilleros de La Habana, en 1737, después de la partida de Lezo.

No se suele destacar que, en la misma flota, iban embarcados dos personajes que iban a desempeñar un papel relevante en Cartagena de Indias. El primero de ellos era el coronel D. Pedro José Fidalgo que, el 10 de marzo de 1736, había sido nombrado "Gobernador y Capitán General de la plaza y provincia de Cartagena de Indias"⁹¹, en sustitución del brigadier D. Antonio de Salas y Enríquez, al que se da por fallecido ese mismo año de 1736. Sin embargo, como era habitual, fue sometido a juicio de residencia, tras la llegada de su sucesor, por lo que, necesariamente, estaba vivo en esos momentos. El que no recayera resolución, quizás fuera debido a su fallecimiento poco después⁹².

El nuevo Capitán General era un militar brillante que se había distinguido en la Guerra de Sucesión y cuyo último destino había sido el de capitán de una de las compañías del Regimiento de Infantería de las Reales Guardias, siendo recompensado en 1723 con el título de caballero de la Orden de Santiago⁹³. En el momento de pasar a las Indias era soltero y viajó acompañado por su Secretario D. Miguel de Ugarte y su mujer; el mayordomo Antonio Claret, el paje Manuel Domínguez Ruiz, el ayuda de cámara Juan de Matamoros con su mujer y el cocinero Juan Bautista de Arrizabal. Al embarcar declaró que llevaba cuatro baúles con ropa y 500 marcos de plata "para su servicio", tres veneras, dos de diamantes y una de rubíes y esmeraldas, así como un arca con los efectos de cocina, dos catres, uno nuevo con tres colchones y otro pequeño "para el viaje", más una escopeta y dos pares

88. Si en mayo de 1735 no había nacido aún, debía contar con muy pocos meses en aquellos momentos.

89. "El Teniente General de Marina don Blas de Lezo salió para Tierra Firme con los galeones guardacostas el año 1737". Archivo General de Indias. Contratación. 32-3-324/19. AGI. Contratación 3248.

90. RODRÍGUEZ, José Manuel: *op. cit.*, pág. 113.

91. Los datos sobre su nombramiento y paso a Indias proceden del correspondiente en Archivo General de Indias. Contratación, 5483, N 1, R.25.

92. Se conservan los expedientes del mismo en Archivo General de Indias. Escribanía de Secretaría de Justicia. 628 A, 628 B, 628 C, 629 A, 629 B y 629 C, así como en Estado 41902. Archivo General de Indias 16403.1.95/ Santa Fe 480. En todos ellos se hace referencia a un expediente sobre uso de moneda falsa.

93. Archivo Histórico Militar. Órdenes Militares. Santiago. Exp. 3062.

de pistolas. Por su parte, cada uno de los miembros del séquito llevaba otro baúl con los efectos personales y un colchón para el viaje. Embarcó en el *Conquistador*, en el que también viajaba Lezo.

Pero además del nuevo gobernador, en uno de los navíos de esa misma flota iba embarcado el coronel D. Melchor de Navarrete, nombrado "Teniente del Rey y Comandante del batallón de la guarnición de la plaza de Cartagena de Indias"⁹⁴, en vacante producida por el fallecimiento de D. Lucas de Mare que la había desempeñado desde 1723⁹⁵. En la Real Cédula que le fue expedida se hacía constar expresamente que tendría la condición de "cabo subalterno" de la plaza, debiendo sustituir al gobernador y Capitán General en caso necesario.

Me he detenido en las circunstancias personales de estos dos personajes que viajaron con Lezo, ya que van a desempeñar un papel destacado en la defensa de Cartagena de Indias. Primero, el gobernador D. Pedro José Fidalgo y, tras su fallecimiento el 23 de febrero de 1740, D. Melchor de Navarrete que le sustituyó con carácter interino, hasta 1743, cuando fue nombrado D. Basilio de Gante. No es cierto, como se afirma reiteradamente que fuera Lezo el que ocupó ese puesto. D. Blas de Lezo fue primero el de comandante de los guardacostas y, más tarde el de comandante de la escuadra de Cartagena. Por otra parte, en la documentación de la época, no se hace referencia a ningún "apostadero naval". Años después, ya a finales del siglo XVIII, se designa como "comandante de Marina" al mando naval en la ciudad, pero no he encontrado esa denominación en tiempos de Lezo. Su cometido fue el de patrullar, con los buques a su cargo, aquellas aguas, reprimiendo el contrabando. También existe constancia de que, en 1738, "trajo los caudales hasta La Habana"⁹⁶.

Menos conocido es el hecho de que, en colaboración con el gobernador Fidalgo creó la Compañía de armadores en corso, poco después de su llegada a Cartagena de Indias⁹⁷, con el propósito de hacer frente al grave problema suscitado por el incremento del contrabando británico en aquellas aguas, lo que terminaría provocando un nuevo conflicto con Inglaterra.

LA GUERRA ENTRE INGLATERRA Y ESPAÑA

España e Inglaterra se encontraban en paz desde que, en abril de 1713, se firmó el correspondiente armisticio y posterior tratado, en el marco de los acuerdos de Utrech, en virtud del cual Gran Bretaña mantenía la posesión de Menorca y Gibraltar, ocupadas durante la Guerra de Sucesión, y se le otorgaba el asiento de negros por el que podía introducir, durante un período de treinta años, 144.000 esclavos procedentes de África en los territorios americanos. Asimismo se le permitía enviar a aquellos territorios un navío anual de 500 toneladas⁹⁸ con mercaderías destinadas a las ferias españolas, lo que se llamó el "navío de permiso".

Ello permitió unos años de distensión en los que los británicos llegaron a colaborar con España, como hemos visto al tratar de la intervención en Italia. Sin embargo, las cosas empezaron a cambiar muy pronto pues el "navío de permiso" se convirtió en una excusa para practicar todo tipo de contrabando, llegando a saturar los mercados americanos con grave quebranto para los comerciantes españoles. Además, los ingleses intentaron evitar el pago de los derechos correspondientes a la hacienda real, en la creencia de que la corona carecía de los instrumentos adecuados para el control de sus actividades.

Pero, el renacer de la Armada Real, impulsado durante esos años, hizo posible que los guardacostas españoles en el Caribe comenzaran a realizar una eficaz labor de interceptación y captura de contrabandistas que provocaron la airada reacción de quienes pensaban enriquecerse con esas prácticas ilegales, los cuales comenzaron a presionar a su gobierno para que adoptara represalias contra España.

El primer ministro británico Robert Walpole procuró mantener una política de apaciguamiento, al entender que un enfrentamiento con España podía reforzar su entendimiento con Francia y desencadenar un nuevo conflicto europeo.

94. Todos los datos sobre el mismo proceden de Archivo General de Indias. Contratación, 5483, N, 2, R. 5.

95. Archivo General de Indias. Contratación, 5474, N, 1, R. 19.

96. ES.41091.AGI/16404.15.4.327//CONTRATACION,3248.

97. MORENO LORENTE, Amada: "La fundación de la compañía de armadores en corso de Cartagena de Indias (1737)", *Temas Americanistas*, nº 2, Sevilla, 1983, pp. 29-30.

98. En 1716, se amplió la concesión, permitiendo que el navío fuera de 1.000 toneladas.

Sin embargo, en 1737, su popularidad había descendido notablemente y Jorge II, ante las constantes reclamaciones de los comerciantes, se vio obligado a desautorizarlo, ordenando a su embajador en Madrid que presentara una firme reclamación ante el monarca español exigiendo compensaciones por las capturas efectuadas de mercantes ingleses. A partir de ese momento se iniciaron unas complejas negociaciones en las que, sorprendentemente, se alcanzó un acuerdo, suscrito en El Pardo el 14 de enero de 1739, en virtud del cual España se comprometía a abonar 95.000 libras en concepto de indemnizaciones, de las que se descontarían 68.000 libras adeudadas por la South Sea Company, a cuyo cargo corría el comercio inglés con América. El rechazo del tratado de El Pardo por la compañía británica dio lugar a un rápido deterioro de la situación y al inicio de los primeros movimientos de fuerzas que terminarían provocando la ruptura de hostilidades el 23 de octubre de 1739, cuando Inglaterra declaró la guerra a España, un conflicto que se prolongó durante años y que fue conocido como la "guerra de Jenkins"⁹⁹.

Lo que comenzó siendo un enfrentamiento impulsado por intereses comerciales, derivó hacia objetivos mucho más importantes ya que Inglaterra, confiada en su supremacía naval, consideró factible quebrar la hegemonía de España en América, cuyas posesiones habían salido indemnes de la Guerra de Sucesión, ocupando alguno de sus territorios como base para el desmembramiento total del imperio español. En ningún momento valoró adecuadamente la capacidad de respuesta de España sino que, por el contrario, creyó que, ante una fuerza netamente superior, algunas de las plazas más importantes se entregarían sin apenas ofrecer resistencia. Los hechos, sin embargo, fueron muy diferentes y lo cosechado fue una sucesión de fracasos espectaculares que alcanzaron su punto culminante en Cartagena de Indias.

No es el momento de analizar aquí el desarrollo de las distintas acciones de aquel enfrentamiento que, en aguas americanas, tuvo como protagonista al vicealmirante Edward Vernon, enviado al Caribe antes de la declaración formal de guerra con nueve navíos de línea, con los que llegó a Port Royal (Jamaica) el 12 de octubre de 1739. Cuando se le encomendó el mando, Vernon ocupaba un escaño en el Parlamento como miembro de la oposición "tory" y en la decisión influyó, sin duda, su decidida actitud belicista.

La primera acción hostil tuvo lugar el 22 de octubre, cuando tres buques, mandados por Thomas Waterhouse, intentaron sorprender a la guarnición de La Guaira, sin conseguirlo.

Mayor éxito obtuvo el propio Vernon al presentarse, el 20 de noviembre, ante Portobelo, una plaza clave en el istmo de Panamá, donde se celebraban los tradicionales mercados y se reunía la plata llegada de Perú, antes de ser enviada a la península. Sin embargo, el clima insano de la zona provocaba que, tras esos acontecimientos, la ciudad languideciese y sus defensas quedaran al cuidado de una menguada guarnición. Eso es lo que encontró Vernon, por lo que no es de extrañar que obtuviera inmediatamente la capitulación de los 38 hombres de la misma, a lo que contribuyó también el descuido de su gobernador, Francisco Javier Martínez de la Vega, que no había tomado ninguna precaución, a pesar de los avisos recibidos en relación con la amenaza que se cernía sobre la plaza, y mostró escasa voluntad de resistencia.

Tras apoderarse de los escasos fondos que encontró, apenas 10.000 reales, y destruir los fuertes, volvió a Jamaica desde donde comunicó a su gobierno lo que presentó como una gran victoria. No es de extrañar que la noticia fuera recibida con júbilo en Inglaterra y se mandaran acuñar las primeras medallas conmemorativas de la supuesta hazaña.

Pero la consecuencia más importantes de la acción fue la aprobación del envío de una poderosa escuadra, al mando del contralmirante Sir Charloner Ogle, escoltando a una fuerza expedicionaria terrestre que se puso al mando de Lord Cathcart, para que unida a la de Vernon, pudieran llevar a cabo operaciones de mayor envergadura que, en aquellos momentos, seguramente no quedaron definidas. A todo ello, se sumaba el envío de otra escuadra, mandada por el comodoro Anson, que debía operar en el Pacífico. A pesar de que la decisión se tomó en diciembre de 1739, el alistamiento se demoró durante muchos meses, debido a la dificultad que entrañaba la preparación de una expedición de semejante magnitud. A ella debía sumarse el envío de otra escuadra, al mando del

99. La denominación de "guerra de Jenkins" o "guerra de la oreja de Jenkins" se debe a un curioso incidente acaecido 8 años antes. En 1731, un guardacostas español había capturado en aguas de Cuba al mercante británico *Rebecca*. El comandante español Juan Fandiño, al parecer mandó cortar con un machete la oreja del capitán del buque inglés Robert Jenkins", diciéndole "Ve y dile a tu rey que lo mismo le haré, si a lo mismo se atreve". El episodio que, en su momento, pasó casi desapercibido fue explotado para exacerbar el nacionalismo británico en los momentos previos a la declaración de la guerra a la que terminó dando nombre.

comodoro George Anson, con destino al Pacífico, de cuyas vicisitudes y de su persecución por el almirante D. José Alfonso Pizarro, no trataré en este artículo, a pesar de que, en el plan original, formaba parte de un planteamiento estratégico conjunto.

Desde la toma de Portobelo, la posibilidad de capturar la ciudad de Cartagena de Indias parece que había cobrado fuerza en el ánimo de Vernon. Ya desde aquella ciudad había enviado dos cartas, una de ellas dirigida a Lezo como comandante de la fuerza naval que operaba en la zona y la otra a D. Pedro Hidalgo, gobernador de Cartagena de Indias, proponiendo el intercambio de prisioneros. Las misivas fueron enviadas a la ciudad a bordo del *Fraternity*, por dos de los españoles capturados, uno de ellos D. Francisco de Abarroa, al que hace mención Lezo en su respuesta aceptando la propuesta, aunque en términos mucho más rudos que los utilizados por Vernon¹⁰⁰. Se ha insistido mucho en las razones que impulsaron al almirante inglés para dirigirse personalmente a Lezo. Al margen de que pudiera conocerle, es indudable que una iniciativa de estas características debía tener como destinatario a la máxima autoridad de la Armada en esa zona, responsable de las capturas de corsarios, y al gobernador de la plaza en la que estaban detenidos. Los nombres de uno y otro pudieron serle facilitados por los españoles de Portobelo. Pero, junto con los indudables propósitos humanitarios que el mensaje tenía, algunos han apuntado la posibilidad de que se tratara de una excusa para efectuar un reconocimiento de las defensas de la ciudad, por medio del oficial inglés que lo llevaba. Algo debieron recelar, ya que no se permitió la entrada del buque en la bahía y la entrega de las cartas, así como la recepción de la respuesta, se realizaron fuera de la misma.

Probablemente, el mismo objetivo tuvo la tentativa de ataque que el propio Vernon llevó a cabo contra Cartagena de Indias el 13 de marzo de 1740, a la que bombardeándola durante seis días, sin que la mayor parte de sus proyectiles alcanzaran la ciudad. En aquellos momentos, había fallecido ya D. Pedro Hidalgo, por lo que, en cumplimiento de las previsiones sucesorias, se había hecho cargo del gobierno de la plaza D. Melchor de Navarrete a quien le correspondió adoptar las medidas defensivas necesarias, de común acuerdo con D. Blas de Lezo que, aunque de empleo superior, era el responsable de los guardacostas, como hemos visto. A él le atribuye Blanco la decisión de desembarcar un cañón de su buque insignia con el que hizo fuego sobre las unidades de Vernon que el 19 de marzo levó anclas, abandonando el fondeadero.

Comoquiera que resulta impensable que con ocho navíos y otros tres buques de menor porte, sin fuerzas para el desembarco, Vernon pensara apoderarse de la ciudad, hay que admitir la posibilidad de que la maniobra estuviera encaminada a conocer personalmente la capacidad de respuesta de las defensas españolas, con vistas a una acción posterior.

El 22 de marzo, navegando de regreso a Jamaica, se aproximó a la desembocadura del río Chagres, donde consiguió tomar el fuerte que la protegía. Estaba defendido por una reducida guarnición al mando del capitán Juan Carlos Gutiérrez Ceballos que, con once cañones, aguantó durante dos días antes de capitular. También en esta ocasión, supo aprovechar el resultado presentándolo como una nueva victoria que contribuyó a acrecentar su fama en Londres.

LA BATALLA DE CARTAGENA

Si, en estos momentos, estamos recordando la figura de Blas de Lezo se debe, fundamentalmente, a su participación en la defensa de Cartagena de Indias frente al mayor de los ataques que Inglaterra llevó a cabo contra las posesiones españolas de ultramar, a lo largo de toda la historia. Para ello, no dudo en alistar una fuerza expedicionaria que, por el número de unidades empeñadas y de hombres participantes, sólo había sido superada anteriormente por la Gran Armada de 1588¹⁰¹. Una y otra fracasaron en sus objetivos, aunque por causas diferentes. La Gran Armada tenía como misión fundamental lograr el dominio del mar para permitir el paso de las tropas que, al mando de Alejandro Farnesio, debían salir de Flandes para llevar a cabo el desembarco en Inglaterra. La conjunción entre ambas fuerzas no llegó a producirse y las mayores pérdidas de buques españoles no fueron conse-

100. El contenido de estas misivas fueron dadas a conocer por BERMÚDEZ DE PLATA, Cristóbal: *Narración de la defensa de Cartagena de Indias*, Imprenta Correo de Andalucía, Sevilla, 1912. Las reproducen parcialmente VICTORIA, Pablo: *op. cit.*, pp. 88-89 y BLANCO NÚÑEZ, José María: *op. cit.*, pág. 141, aunque no coinciden en todos sus términos.

101. Para justificar esta afirmación conviene recordar que en la Jornada de Inglaterra no sólo debían participar las unidades que habían salido de Lisboa, sino la fuerza de desembarco procedente de Flandes. La suma de unidades y hombres de una y otra formación, superaban con creces a las fuerzas inglesas empeñadas en el ataque a Cartagena de Indias.

cuencia de los combates, sino de las dificultades encontradas en el tornaviaje al norte peninsular, tras el fracaso de la invasión.

En el caso de Cartagena de Indias, la fuerza expedicionaria británica llegó a desembarcar y fue rechazada por la tenaz defensa realizada por la guarnición de la ciudad, de menor entidad que las unidades atacantes. Por otra parte, las pérdidas de buques sufridas por los ingleses fueron también muy importantes. De ahí, que lo ocurrido en aquellas aguas pueda ser considerado como uno de los mayores reveses ocasionados por los españoles a los británicos, a lo largo de sus enfrentamientos seculares y, desde luego, fue una acción decisiva que dio al traste con los propósitos de quebrar la hegemonía española en aquellos territorios, asegurando la continuidad del imperio español durante cerca de cien años.

Que se venció es evidente y el modo en que se logró la victoria es de sobras conocido, sobre todo tras los análisis efectuados por destacados especialistas militares durante los últimos años. Pero en lo que suele existir alguna discrepancia es a la hora al valorar la relevancia de los distintos personajes que tomaron parte en los hechos. Creo que, en estos momentos, carece de sentido ahondar en esa polémica, sobre todo adoptando una posición orientada a resaltar los méritos de unos y minimizar la contribución de otros, aunque no podemos evitar el intentar precisar algunos aspectos que, en ocasiones, no han sido correctamente interpretados, a nuestro juicio.

LAS FUERZAS ESPAÑOLAS EMPEÑADAS

Antes de que el almirante Vernon partiera de Inglaterra, rumbo a las Indias, las autoridades españolas eran conscientes de las amenazas que podían derivarse del deterioro creciente de sus relaciones con Inglaterra.

El 16 de mayo de 1739 se cursaron órdenes a Cartagena de Indias para que se reforzaran las defensas y se adoptaran las precauciones debidas.

En agosto de ese año, salía de Ferrol una armada al mando del almirante Rodrigo de Torres, cuya misión principal era la de garantizar la seguridad de la flota que, desde América, debía trasladar los caudales a España. A causa de la mala mar encontrada en el viaje, la mayor parte de sus unidades tuvieron que entrar de arribada forzosa en San Juan de Puerto Rico para proceder a su reparación. No volvieron a salir hasta el año siguiente, dirigiéndose a Cartagena con la intención de hacerse cargo de la flota que permanecía allí, esperando el regreso. Entró el 23 de octubre de 1740 y allí recibió la orden de operar con la escuadra francesa del marqués de Antin¹⁰², intentando mediante una acción combinada batir a los ingleses.

La presencia de unidades francesas en aquella zona respondía a una petición de ayuda de las autoridades españolas a Francia, que planteó algunos problemas pues la situación de guerra sólo afectaba a España. Por eso, se decidió colaborar únicamente en la defensa de las Indias y, con este propósito, fue enviada la escuadra del marqués de Antin que salió de Brest el 25 de agosto de 1740¹⁰³ que, tras una dura travesía se unió ya en el Caribe a las unidades del caballero de La Roche-Alart. D'Antin había llegado en malas condiciones a Martinica el 21 de octubre y, posteriormente, intentó reaprovisionarse sin éxito en Guadalupe. Las bajas sufridas y el estado de los barcos le impidieron cumplir el objetivo para el que había sido enviado hasta allí, la conquista de Jamaica en nombre de España. Por este motivo se dirigió a Cartagena de Indias, donde estableció contacto con las autoridades de la plaza en diciembre de ese año.

Sin duda, la decisión más importante adoptada por la corona española fue el nombramiento del Teniente General D. Sebastián de Eslava y Lazaga como virrey de Nueva Granada. Esta decisión, adoptada el 20 agosto de 1739, representaba el restablecimiento de un virreinato que, con anterior-

102. Antoine François de Pardaillan de Gondrin, marqués de Antin, había nacido en 1709, por lo que, en esos momentos tenía 30 años. Acababa de ser nombrado vice-almirante de la flota de Poniente, tras una rápida carrera militar, favorecida por el segundo matrimonio de su madre Marie Victoire de Noailles con el conde de Toulouse, hijo natural de Luis XIV. Murió dos años después, como consecuencia de las enfermedades contraídas en la campaña.

103. El dato procede de MARLEY, David E.: *Wars of the Americas. A chronology of armed conflict in the New World. 1492 to the Present*, 1998, pág. 255. Sin embargo, otros autores proporcionan fechas diferentes. José Manuel Rodríguez afirma que el 26 de agosto de 1740 zarpó de Toulon Laroche-Alart, mientras que el 3 de septiembre lo hacía desde Brest d'Antin.



Sebastián de Eslava y Lasaga, natural de Enériz (Navarra), fue capitán general del ejército y virrey de Nueva Granada. En Cartagena de Indias se destacó como mando supremo ante el ataque inglés de 1741.

ridad, había tenido una vida efímera pues fue creado en 1718, segregando territorios que pertenecían al de Perú que volvieron a pasar a él, tras el cese de su primer virrey, D. Jorge de Villalonga, en 1723.

En la Real Cédula de creación del virreinato se aducían como razones para ello la decadencia experimentada en aquellos dominios y el deseo de acrecentar sus frutos, evitando que sus rendimientos “pasen a manos de extranjeros como está sucediendo en grave perjuicio de la Corona”. También se hacía referencia expresa al nombramiento de Eslava como virrey, aunque su traslado al interesado se efectuó con fecha de 2 de septiembre de ese año, poco antes de la ruptura de hostilidades.

Es llamativo que la biografía de un militar tan destacado, al que se le encomendaba la defensa de aquellas tierras, no haya recibido la atención que merece, hasta el punto de que en muchas reseñas ni siquiera se señala el lugar de su nacimiento ni la fecha exacta del mismo. A partir de los datos del expediente de concesión del hábito de Santiago¹⁰⁴, en 1716, sabemos que vino al mundo en el lugar de Enériz (Navarra), donde fue bautizado el 19 de enero de 1685, siéndole impuestos los nombres de Sebastián Carlos. Era hijo de D. Gaspar de Eslava, oriundo de ese lugar, y de D^a María Gabriela de Lazaga que procedía de Ituren, en las montañas de Navarra. En el momento de su nombramiento tenía 54 años y era Teniente General de los Reales Ejércitos, con una brillante trayectoria pues había sido Capitán del Regimiento de Guardias Españolas y Coronel en los de Asturias y Castilla. Además de caballero de Santiago era comendador de la Orden de Calatrava y Gentilhombre de manga del infante Don Felipe¹⁰⁵.

El inicio de la guerra demoró la salida de Eslava hacia su nuevo destino que, finalmente, se efectuó varios meses después, con los navíos *San Carlos* y *Galicia*. Los problemas encontrados en la travesía fueron muy grandes y no pudo llegar a Cartagena hasta el 21 de abril de 1740, tras haber perdido a más de 150 hombres de sus barcos, como consecuencia del escorbuto.

Como he comentado, el 23 de febrero de 1740 había fallecido el gobernador de Cartagena D. Pedro Fidalgo, sucediéndole en el mando su segundo, D. Melchor de Navarrete. Se conservan diversas comunicaciones remitidas a la corte por D. Blas de Lezo en las que siempre se le designa como “comandante de guardacostas” y, más tarde, como “comandante de la escuadra de Cartagena”¹⁰⁶. Ello no significa que su intervención no fuera decisiva respecto a las medidas defensivas adoptadas ante la amenaza británica.

104. Archivo Histórico Nacional. Órdenes Militares. Santiago. Exp. 2741.

105. ALCEDO, Antonio de: *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias occidentales...*, Madrid, 1787, Tomo II, pág. 220.

106. Archivo General de Indias. Santa Fe. 1021.

Precisamente, en una de esas cartas enviada el 21 de mayo de 1740, da cuenta de la llegada del virrey Eslava y del "reconocimiento que hizo de las obras de fortificación de la ciudad"¹⁰⁷. A Lezo le preocupaba la escasez de pólvora y municiones, así como los reducidos efectivos disponibles para la defensa.

Para entonces, Vernon había intentado un nuevo ataque a la ciudad. El 3 de mayo de 1740 se presentó frente a la plaza con 13 navíos, bombardeándola. Lezo le hizo frente con sus buques que se habían visto reforzados con los que había traído el virrey poco antes, el *San Carlos* y el *Galicia*, en el que izó su insignia. La enérgica defensa le hizo desistir de su empeño y aplazar el ataque definitivo para cuando contara con los importantes refuerzos que esperaba. El 23 de octubre de 1740 entró en Cartagena la escuadra del almirante Rodrigo de Torres, integrada por 10 navíos, un paquebote y un brulote. Las municiones y pertrechos que desembarcó contribuyeron a paliar las carencias existentes en la ciudad. Por otra parte, allí se le comunicó la orden de enfrentarse a los ingleses, junto con la escuadra del marqués de Antin que ya se encontraba en aquellas aguas.

El plan de operaciones fue debatido en un consejo de guerra que, a instancias del virrey Eslava, se celebró en Cartagena los días 12 y 13 de diciembre siguientes. En él estuvieron presentes, junto con Eslava y Lezo, Torres y el marqués de Antin. Al parecer, Lezo era partidario de que los buques de Torres permanecieran en Cartagena para defender la plaza, junto con los suyos. Torres, por el contrario, se mostró partidario de unir sus fuerzas a las francesas y batir a los ingleses en mar abierto. Esa fue la tesis que se impuso, contra la voluntad de Lezo. Poco después, partía en dirección a La Habana, a la espera de poder actuar combinadamente con la flota francesa. Por su parte, d'Antin marchó a Martinica donde aguardaría la llegada de la escuadra de La Roche-Alart. Cuando lo hizo, el lamentable estado en el que se encontraban los buques franceses, tras la dura travesía y las bajas sufridas por enfermedad, les impidió presentar batalla por lo que decidieron regresar a Europa. Torres, tras esperar en vano la unión de ambas escuadras decidió, en un golpe de audacia, conducir a la península la flota que se encontraba reunida en La Habana, burlando el bloqueo británico.

Por este motivo, la defensa de Cartagena quedó encomendada a sus propias fuerzas, los seis buques de Lezo y la guarnición de la plaza, 1.100 soldados veteranos de los regimientos de Aragón y España, 400 reclutas, 600 milicianos de la ciudad y otros tantos irregulares indios, negros y mestizos que jugaron un papel muy importante en los momentos decisivos, al obstaculizar el aprovisionamiento británico. El virrey Eslava ordenó que todos los hombres útiles permanecieran en la ciudad para colaborar en la defensa, estableciendo sanciones para los que, ante el temor a los ingleses, huyeran hacia el interior.

LAS FUERZAS BRITÁNICAS

Tras el éxito de Vernon en Portobelo, en noviembre de 1739, acogido con entusiasmo en Londres, se decidió reunir una gran fuerza expedicionaria con el propósito de lograr objetivos más importantes¹⁰⁸. Aunque el acuerdo fue adoptado en diciembre de ese año, el alistamiento de buques y unidades de infantería no era una empresa sencilla, y se demoró varios meses. El mando de las tropas fue encomendado a Lord Charles Cathcart¹⁰⁹ que debía viajar hasta el Caribe escoltado por 25 navíos a las órdenes de Sir Charloner Ogle¹¹⁰. A estas fuerzas tenían que unirse las reclutadas en las colonias norteamericanas por el teniente coronel Alexander Spotswood¹¹¹ que, sin embargo, no pudo participar en las operaciones por su inesperada muerte en junio de 1740.

Hasta agosto de ese año la expedición no estuvo preparada, pero su salida aún se retrasó hasta noviembre como consecuencia de los vientos contrarios, lo que ocasionó numerosos problemas entre las tropas concentradas, a los que vinieron a sumarse las dificultades de la travesía, con numerosas bajas a causa de las enfermedades, entre ellas la del propio Lord Cathcart que falleció en la mar

107. Archivo General de Indias. Santa Fe. 1021. Fol. 317-322.

108. Ya he señalado que, junto con esta fuerza, se envió otra al mando del comodoro Anson que debía operar en el Pacífico.

109. Nacido en 1686 era un distinguido militar que, desde 1739, era Major General en el Royal Army.

110. Nacido en 1681, comenzó a servir en la Royal Navy a los 16 años de edad. En el momento del ataque a Cartagena de Indias era Rear Admiral. Llegó a ser Almirante de la Flota (Admiral of the Fleet) en 1749. Murió en 1750.

111. Nacido en Tánger hacia 1676, desempeñó diversos cometidos en el ejército inglés, siendo ascendido a Teniente Coronel en 1703. En 1710 fue nombrado Subgobernador de Virginia, destacándose en la administración colonial. Falleció el 6 de junio de 1740.

el 20 de diciembre de 1740, poco antes de su llegada a Jamaica. Por este motivo, tuvo que asumir el mando de la infantería el Teniente General Thomas Wentworth, cuya competencia para esta misión fue muy cuestionada, a pesar de que era un militar con cierta experiencia.

Finalmente, el 7 de enero llegó el almirante Ogle con los refuerzos reunidos en Norteamérica, lo que permitió a Vernon disponer de un conjunto de fuerzas como nunca se había llegado a juntar en aquella zona. Al parecer, el propósito inicial era atacar La Habana, aunque la preocupación inicial fuera conocer la posición de la escuadra francesa.

El día 1 de febrero de 1741 cuando los buques ingleses comenzaron a salir de puerto. Ante la dificultad que entrañaban los movimientos de tan elevado número de naves, Anson optó por crear tres agrupaciones. La primera en levar fue la que mandaba el almirante Ogle. Al día siguiente partió la encomendada al Capitán de Navío Lestok que fue ascendido a Comodoro. La última, la del propio Vernon que no pudo salir hasta el día 7 de febrero por el estado de la mar. Es importante señalar que estas fechas son las correspondientes a nuestro calendario, ya que las ofrecidas por algunos autores, como José Manuel Rodríguez que las tomó de fuentes británicas, son diferentes, pues en aquellos momentos, Inglaterra todavía no había adoptado el calendario gregoriano (lo hizo el 2 de septiembre de 1752) y por lo tanto hay un desfase de 12 días que hay que tener en cuenta.

El 20 de febrero las tres divisiones se reunieron frente al cabo Tiburón de la isla de La Española y allí recibieron la noticia de que la escuadra francesa permanecía en Martinica. La información era errónea, pero Vernon quiso asegurarse y se dirigió a la isla, donde pudo comprobar que había zarpado rumbo a Europa. Aprovechó la ocasión para reaprovisionarse de agua y leña en Port Louis y allí se celebró el Consejo de Guerra para decidir el objetivo a batir. Se impuso el criterio de Vernon para atacar Cartagena de Indias, en contra de la opinión del general Wentworth, con el que nunca mantuvo una relación cordial.

Finalmente, el 9 de marzo salieron de Port Louis y el 15 de marzo de 1740 fondeaban frente a Cartagena¹¹². Aunque las fuentes discrepan en cuanto al número de efectivos disponibles, la flota se componía de unos 124 buques de los que 36 eran navíos¹¹³. A bordo de los transportes viajaban 9.000 soldados ingleses, junto con otros 4.000 procedentes de Norteamérica y 2.000 jamaicanos que actuaban como auxiliares. Por otra parte, las dotaciones de los barcos estaban integradas por unos 15.000 marineros. Era una fuerza formidable la que se disponía a tomar la plaza de Cartagena.

SITIO Y VICTORIA DE CARTAGENA DE INDIAS

No voy a tratar de analizar pormenorizadamente lo ocurrido durante los días del asedio británico a la ciudad, de lo que ya se han ocupado los diversos autores a los que hice referencia, pero es preciso resaltar que allí se produjo una de las más contundentes derrotas sufridas por la Royal Navy gracias, en gran medida, a la voluntad de resistir que demostraron las autoridades a las que se había encomendado la defensa de la plaza, al frente de las cuales se encontraba el virrey D. Sebastián de Eslava y Lazaga que, en todo momento, hizo gala de un comportamiento muy diferente al que, 65 años después, demostró el virrey D. Fernando Rafael Sobremonte Núñez, III marqués de Sobremonte, durante el asedio de Buenos Aires que terminó con la toma de la ciudad por fuerzas inglesas muy inferiores.

Junto al virrey Eslava que, como máxima autoridad, debe ser considerado el principal responsable del éxito alcanzado, hay que resaltar la figura de D. Blas de Lezo, comandante de los buques de la Armada allí destacados. Se da la circunstancia de que ambos tenían el empleo de Teniente General, de los Reales Ejércitos el virrey y de la Real Armada Lezo, de mayor antigüedad este último, aunque esta circunstancia nada significada ante la autoridad que encarnaba al figura del virrey.

Con carácter interino, el gobierno de la plaza era desempeñado por el coronel D. Melchor de Navarrete, tras la muerte del titular D. Pedro José Fidalgo. No se le cita habitualmente e, incluso

112. En el diario de Lezo se afirma que la escuadra fondeó sobre las cuatro de la tarde del miércoles día 15 de marzo de 1741. Sin embargo, en la Relación del ataque a Cartagena de Indias de Robert Beatson se afirma que fue "a la caída de la tarde del 4 de marzo" que, en el calendario gregoriano, corresponde al día 16, jueves.

113. Lezo afirma en su diario que contó 135, de los que 36 eran de guerra.

como he comentado, se asigna ese cargo a D. Blas de Lezo que nunca lo desempeñó. Finalmente, no es posible infravalorar la importancia del coronel D. Carlos Suillars de Desnaux¹¹⁴, responsable directo de la defensa de dos posiciones clave, primero el castillo de San Luis en Bocachica y, posteriormente, el castillo de San Felipe, donde se quebraron definitivamente las ilusiones británicas de llegar a tomar la ciudad.

La victoria final, que es lo importante, no debe oscurecerse con las disensiones que, evidentemente, existieron entre el mando naval y el terrestre, así como tampoco parece razonable presentar al ilustre marino como una víctima de las intrigas de Eslava, dando la impresión de que éste intentó arrebatar a Lezo unos honores que, como virrey y máximo responsable, le correspondían.

Lezo, probablemente, nunca fue un hombre de trato fácil y sus enfrentamientos con Eslava nos recuerdan a los que ya se habían suscitado, unos años antes, con el virrey D. José de Armendáriz y Perurena, marqués de Castelfuerte, durante su etapa al mando de la Armada del mar del Sur.

Analizando lo ocurrido se aprecian evidentes discrepancias a la hora de abordar los planteamientos defensivos y las reticencias e, incluso, el desprecio con el que Eslava acogió siempre las sugerencias de Lezo. Pero hay que reconocer, asimismo, las duras críticas que este último hizo del virrey y su interés por minimizar los méritos de otros hombres que, como Desnaux, tuvieron un indudable protagonismo en la defensa de la plaza.

Una defensa que se vio facilitada, en gran medida, por las obras acometidas, unos años antes, para mejorar las fortificaciones de la plaza que, como es sabido, había sido tomada por los franceses en 1697. El almirante que mandaba aquella fuerza expedicionaria era el barón de Pointis que tenía como segundo a Jean Baptiste Ducasse, al que, en 1714, Felipe V honró, con gran escándalo de los viejos marinos españoles, con el empleo de Teniente General de la Real Armada. Ambos habían saqueado la ciudad y destruido algunos de sus fuertes, entre ellos el de San Luis de Boca Chica, sobre cuyas ruinas se levantó el nuevo castillo que iba a jugar un papel decisivo en esta ocasión. También fue mejorado el castillo de San Felipe, otra posición vital para la defensa de la plaza en el que Lezo, con clara intuición, realizó obras de refuerzo antes de la llegada del virrey.

Para hacerse con el control de Cartagena sólo había dos vías posibles: forzar el estrecho paso de Boca Chica o realizar un desembarco al norte de la ciudad, en Playa Grande. En ambos casos se requería la toma posterior del fuerte de San Felipe, en el cerro de la Popa, desde el que batir a la población. El avance por Playa Grande presentaba grandes dificultades, por lo pantanoso de la zona, y los franceses lo intentaron, aunque tuvieron que desistir y penetrar por Boca Chica, tras neutralizar sus defensas con gran esfuerzo.

Ahora se planteaba la duda del lugar que elegirían los ingleses para su ataque. Se contó con una información privilegiada, obtenida en Jamaica por un supuesto agente español que la hizo llegar al gobernador de La Habana. No se conoce la identidad del informante al que se alude como "paisano" ni la autoridad a la que realmente servía. En un documento posterior del marqués del Real Transporte¹¹⁵ se hacía referencia a este episodio, atribuyendo a Lezo los avisos que tenía en Jamaica "por medio de cierta espía española", despreciados por Eslava que, según el marqués, llegó a atribuir esta correspondencia a "trato ilícito". El femenino utilizado al referirse a espía y la alusión a lo ilícito del trato puede inducir a error, pero en aquella época el sustantivo "espía" era femenino¹¹⁶ y los tratos a los que se refiere parecen aludir a la detención por los ingleses de un mercante con contrabando que resultó ser de un criado de Lezo.

Pero el interés de la información proporcionada por el espía¹¹⁷, radicaba en que se facilitaban, con bastante precisión, los detalles del plan de operaciones británico, señalando a la zona de Playa Grande como escenario del desembarco principal. Sin embargo, el hecho de que no llegara a realizarse como supuestamente estaba previsto y el que Vernon amagara en esa zona, antes de iniciar el ataque por Boca Chica, nos hace dudar de la veracidad de lo revelado e, incluso, plantea la posibilidad

114. No son muchos los datos biográficos que conocemos de este personaje. Nacido en Suiza, su nombre era Charles Souillard Desnaux. Entró a servir en los Reales Ejércitos como teniente de Suizos. En 1719 ingresó en Real Cuerpo de Ingenieros y, al año siguiente, fue nombrado Ingeniero Ordinario de Ejércitos, Frontera y Plazas. Con el grado de coronel, sirvió en la plaza de Cartagena de Indias durante el asedio inglés. Posteriormente, regresó a la península, alcanzando el empleo de Brigadier.

115. Párrafo de la defensa del marqués del Real Transporte en el proceso formado por la rendición de la plaza de la Habana en 1762. Impresa en Madrid. Transcrito por FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, Tomo VI, pp. 278-279.

116. Hasta el Diccionario de 1791, no se admitió el uso como masculino y femenino.

117. Fue publicada por ZAPATERO, José Manuel: *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Servicio Histórico Militar, Madrid, 1990, pp. 67-68.

de que fuera una añagaza urdida por Vernon. De hecho, en la relación de Richard Beatson se afirma que, cuando los buques ingleses fondearon en Playa Grande, se ordenó que los más pequeños se aproximaran a tierra “con objeto de hacer creer que esta maniobra tenía el de cubrir el desembarco de las tropas”, con el fin de “distraer al enemigo y producirle todo el trabajo posible”¹¹⁸.

Efectivamente, entre los españoles la maniobra indujo a pensar que el desembarco se produciría allí. El propio Lezo escribía el 15 de marzo: “parece que esta gente se inclina a hacer su desembarco por la Boquilla y Cruz Grande, según lo que manifiestan”. Hasta allí se desplazaron tropas y los navíos *Dragón* y *Conquistador*, mientras que el *África*, el *San Carlos*, el *San Felipe* y el *Galicia*, se situaban frente a Boca Chica paso que, por precaución, había sido cerrado con una cadena. No fue hasta el lunes día 20, cuando Lezo se percata de que el ataque se centrará “por esta parte y no por la Boquilla”¹¹⁹.

Para entonces, sus discrepancias con el virrey eran ya muy grandes. Nada más iniciarse los ataques había escrito que “no me ha respondido nunca a mis proposiciones y advertencias” y “todo ha sido callar y manifestar displicencia”.

Evidentemente, la incompatibilidad entre ambos personajes fue total a lo largo del asedio. Las decisiones importantes las tomó siempre el propio virrey y en los puntos clave de la defensa situó a un hombre de su confianza, el ingeniero Desnaux.

Cuando se tuvo plena conciencia de que el ataque principal se iba a producir por Boca Chica, la decisión de Eslava fue centrar la resistencia en ese punto, teniendo como baluarte principal el castillo de San Luis, al frente del cual puso a Desnaux. Así se lo comunicó a Lezo el día 16, al que teóricamente quedaba subordinado, aunque siempre se entendió directamente con el virrey.

No quiero esto decir que la misión de D. Blas careciera de importancia. Sus buques se batieron con decisión siempre y, desde ellos, facilitó todo tipo de apoyo a las unidades que luchaban en tierra: munición, pertrechos y víveres. Pero, lo más decisivo fue la contribución de las piezas desembarcadas y de sus artilleros que, con los métodos experimentados por el almirante, causaron enorme daño a los navíos enemigos. Además, estuvo siempre dispuesto a ceder a los hombres de sus dotaciones para contribuir a la defensa de la ciudad, a pesar de que sus carencias eran evidentes, pues se habían producido bastantes bajas por enfermedad y las deserciones habituales en todos los buques que llegaban a América.

El día 20, los ingleses comenzaron a batir todas las posiciones españolas de Tierra Bomba, logrando acabar muy pronto con la resistencia de los pequeños reductos de Chamba, Santiago y San Felipe, centrando inmediatamente el fuego sobre el castillo de San Luis, defendido por unos 500 hombres.

El castillo resistió y los ingleses se vieron forzados a desembarcar en Tierra Bomba para instalar en tierra una batería que coopere con la artillería de los buques. Lo lograrán tras muchas vacilaciones que provocaron fuertes enfrentamientos entre el mando naval y terrestre británico.

Estas discrepancias también se suscitaron entre Lezo y el virrey Eslava. Sobre las intenciones de uno y otro se han emitido diversas opiniones pero, a la vista del diario del propio Lezo, no cabe la menor duda de que el día 24, el almirante creía necesario abandonar el castillo ordenadamente, antes de que los ingleses pudieran poner a punto una batería en tierra, porque “no podía durar a otro ataque de 4 navíos”, y de esa forma permitiría disponer de la gente de su guarnición y de la marinería “para la defensa de la plaza”. Eslava era completamente contrario a esta opinión, pues para él convenía “mantenerse todo lo que se pudiera para dar más tiempo, porque de eso depende la seguridad de la plaza”. Así se lo manifestó a Lezo el día 25 quien volvió a expresar sus reticencias ya que, a su juicio, si los ingleses lograban instalar una batería en tierra, se perdería el castillo sin dificultad y “lograrán el quemar o echar a pique estos navíos, y la pérdida de sus tripulaciones que harán grave falta para la defensa de la plaza”. Esta opinión, a mi juicio, es importante pues viene a poner de manifiesto que Lezo no tuvo intención, en ningún momento, de hundir sus buques, como luego se hizo.

118. Las referencias sobre las operaciones británicas proceden de la relación publicada por FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, Tomo VI, pp. 258-276.

119. Las referencias a los acaecimientos de la defensa española proceden del Diario de Lezo, a partir de la transcripción de BLANCO NÚÑEZ, José María: *op. cit.*, pp. 161-182.

Pero en lo que siempre tuvo razón es en la conveniencia de haber impedido el desembarco en Tierra Bomba y, tras haberse producido, intentar obstaculizar los trabajos de los ingleses. Resulta sorprendente que Eslava no atendiera sus reiteradas sugerencias en este sentido, pues la empresa era relativamente sencilla. Por el contrario, se limitó a ordenar una resistencia estática en el castillo de San Luis, en cuya viabilidad no creyó nunca Lezo. Pero el castillo resistió nada menos que 16 días, desde la tarde del 20 de marzo hasta la del 5 de abril. El empeño en su defensa hay que atribuirselo, en primer lugar a Desnaux, responsable de la misma pero, también, a Lezo que prestó todo el apoyo que le fue posible y que, como el mismo señalaba en la carta al marqués de Villarias, trabajó “no como corresponde a general, sino como el último grumete de mis navíos”. El virrey también estuvo en varias ocasiones en la primera línea de fuego. Fue al castillo el día 27, el 30 y el 3 de abril, durmiendo los dos últimos días a bordo del *Galicia*. Precisamente, a las 9 de la mañana del día 4 fue cuando un proyectil inglés impactó en ese buque, afectando ligeramente a Eslava y produciendo a Lezo heridas en un muslo y una mano, a las que no se dio demasiada importancia, en un principio.

La resistencia de la posición llegó a su fin en la tarde del 5 de abril. Durante la mañana ya se había comprobado que era imposible mantenerla y se pidieron instrucciones al virrey sobre la forma de actuar. Lezo había previsto una retirada ordenada pero, hacia las cuatro de la tarde, la guarnición inició la desbandada, a la que se sumaron los marineros del *San Carlos*. El almirante intentó atajarla pero, poco después ocurrió lo mismo con la del *África* y el *San Felipe*. En su diario Lezo anotó: “reparé que el *San Carlos* y el *África* iban a pique y que habían pegado fuego al navío *San Felipe*, sin atender unos y los otros a las órdenes que esta tarde y anteriormente les había distribuido”. Según hicieron constar los ingleses la orden era hundirlos, para lo que se habían abierto los cascos, tapándolos con un taco de madera, pero en el *San Felipe* no pudieron retirarlo y, por ese motivo, se optó por quemarlo. En el caso del *Galicia*, nada se hizo y fue capturado por los ingleses cuando aún se encontraban a bordo su comandante y el capitán de Infantería con cuatro de sus hombres, según Lezo, aunque las fuentes inglesas afirman que, además del comandante, permanecían en el buque “un Capitán de los batallones de Marina, un Alférez de Navío y 60 hombres” que fueron hechos prisioneros, junto con “la bandera y la insignia de D. Blas de Lezo, que aún ondeaban”¹²⁰. Todo ello sucedió en presencia del virrey que, de nuevo, se había presentado en el puesto de mayor peligro.

La caída del castillo de San Luis y del de San José, poco después, abrió la bahía a los buques ingleses por lo que, inmediatamente, fue preciso organizar una nueva línea de resistencia entre el Castillo grande y Manzanillo. Lezo se trasladó a Boca Grande para ordenar a los dos buques que allí permanecían, el *Dragón* y el *Conquistador*, que fueran a situarse en las nuevas posiciones.

El primero en entrar fue Vernon, con enormes dificultades, debido a los buques hundidos, tras retirar el *Galicia* y ayudarse con espías¹²¹ durante tres horas. Al día siguiente lo fueron haciendo, poco a poco, otros buques. La resistencia española había ocasionado a los ingleses, hasta ese momento, unos 500 muertos y otros 1.500 heridos y enfermos, muchos de ellos a consecuencia de enfermedades infecto-contagiosas cuya incidencia fue creciendo en las jornadas sucesivas. Sin duda, fue la fiebre amarilla una de las principales causas de las bajas. Se trataba de una enfermedad endémica que también afectaba a la población española. Unos meses antes, Lezo dio cuenta de que más de 280 personas habían muerto a consecuencia del “vómito negro” en la ciudad¹²². Pero a ello vinieron a sumarse las grandes carencias de agua y alimentos que padecieron las tropas británicas. A ello contribuyó la actuación de las partidas de irregulares que el virrey Eslava había dispuesto para impedir el abastecimiento de los atacantes. Esta circunstancia ocasionó gravísimas tensiones entre Vernon y Wentworth que impidieron la adecuada comunicación entre ambos y terminaron por frustrar la operación.

Pero, en esos momentos, Vernon creía que la victoria se encontraba a su alcance y no dudó en dar cuenta de ella a las autoridades de Londres, provocando el cómico episodio de la acuñación de monedas conmemorativas de la caída de Cartagena que nunca llegó a consumarse.

No eran menores las tensiones en el bando español. Desde el inicio de la segunda fase de la operación, Lezo quedó completamente relegado.

120. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, pág. 266.

121. Cabos o estachas con los que, hechos fuertes, se favorece el avance del buque.

122. Comunicación de 16 de septiembre de 1740. Archivo General de Indias. Santa Fe, 1021. Fol. 372-373.

Como he señalado, inicialmente se pensó establecer una segunda línea de defensa entre Castillo grande y Manzanillo, guarneciendo el castillo y disponiendo los navíos supervivientes en aquel lugar. Al mismo tiempo se acoderaron mercantes con la intención de hundirlos si era preciso para dificultar el avance de los navíos ingleses. Sin embargo, el sábado 8 de abril las dotaciones del *Dragón* y del *Conquistador* se amotinaron, amenazando con abandonar los buques, en cuanto se aproximara el enemigo. Lezo y el virrey tuvieron que trasladarse a bordo, logrando apaciguarlos. Esa misma noche fueron hundidos los mercantes y, al día siguiente, Eslava decidió abandonar Castillo Grande y hundir los buques de guerra. La decisión causó enorme contrariedad a Lezo, al que le pareció inconcebible que se adoptara tal resolución sin ofrecer resistencia en el castillo y sin que la presión inglesa obligara a prescindir de unos buques que podía tener utilidad más adelante. Ante la obstinación del virrey, los barcos fueron hundidos ese mismo día. El almirante anotó en su diario que “Don Sebastián de Eslava ha conseguido la ruina de estos navíos tirando a la Marina, de que se ha declarado enemigo capital y de los más opuestos a ella”.

Tan pronto como se percataron de ello, los ingleses se hicieron con el control del castillo, donde encontraron 59 cañones que habían sido clavados con tanta precipitación “que la mayor parte de ellos pudieron volver a servir”. En su opinión, que venía a corroborar la de Lezo, en caso de ofrecer resistencia hubiera sido “su toma muy costosa en trabajo y sangre”. Además, aunque el cierre de la canal se había reforzado con otros mercantes, no resultó eficaz, pues los ingleses encontraron que la popa del *Conquistador* todavía flotaba, por lo que pudieron revirarlo, abriendo una brecha por la que entraron algunas unidades.

Sin buques donde servir, las dotaciones de Marina fueron distribuidas en piquetes para acudir a los lugares que fuera preciso. Lezo recibió la orden de hacerse cargo de los mismos, aunque sin instrucciones precisas, por lo que se quejó amargamente, llegando a anotar en su diario que el virrey dictaba “todas las providencias y órdenes de la tropa y gente de mar, sin que de mí se haga caso ninguno”, a pesar de lo cual “continúo mi salida a todas partes con él, sin darme por entendido de nada”.

En aquellos momentos, con los ingleses en el interior de la bahía, la ciudad se encontraba seriamente amenazada. Ya hemos visto cómo Vernon creyó que la tenía al alcance de la mano, pero para adueñarse de la misma era preciso salvar un importante obstáculo, el cerro de la Popa con el castillo de San Felipe, situado en su cima, en torno al cual se habían reforzado las fortificaciones. Para defenderlo, el virrey recurrió, una vez más, a Desnaux.

Lo que Vernon no quiso o pudo hacer en el momento de su llegada por Playa grande, decidió llevarlo a cabo, ahora, por la Quinta. Pero, las circunstancias eran muy diferentes. Cuando se inició el desembarco en este lugar había transcurrido más de un mes y, durante todo este tiempo, además de las bajas producidas en los combates, las enfermedades habían causado estragos en las filas de la infantería británica que, por otra parte, se había visto afectada en su moral, tanto por esta causa como por la escasez de víveres y agua. A ello había que sumar los constantes enfrentamientos entre el mando terrestre y Vernon que contribuyeron a agravar la situación.

Aunque el desembarco de la fuerza se realizó sin problemas, pudiendo adueñarse de La Quinta y del convento de la Popa, Wentworth se percató inmediatamente de que no era posible apoderarse del castillo sin batirlo antes con la artillería. Instalar la batería requería un tiempo. Eso fue lo que solicitó de Vernon, así como la colaboración de los buques con sus cañones y algunos refuerzos, ante las constantes bajas que se producían entre los más de 4.000 hombres que estaban dispuestos para el asalto. Pero el almirante se negó a esperar y, en contra de la opinión del general, ordenó el ataque.

En la noche del día 20, ingleses y americanos, provistos de escalas para trepar por los muros, avanzaron en la oscuridad, guiados por desertores. A pesar del valor puesto en el empeño, el resultado fue catastrófico. Tras perderse en los vericuetos de la montaña, al llegar bajo la fortaleza comprobaron con horror que las escalas habían quedado atrás y que, por otra parte, resultaban cortas para el empeño. La defensa encarnizada de la guarnición española causó estragos en las filas de los atacantes que, finalmente, tuvieron que retirarse dejando atrás, según fuentes británicas 170 muertos, 459 heridos y algunos prisioneros. Allí, bajo los muros de San Felipe de Barajas se salvó la ciudad.

El resto ya no tuvo la menor incidencia, porque no era posible repetir el ataque. Ni se disponía del tiempo preciso para ello, ni la infantería se mostraba dispuesta a insistir. Hubo que solicitar una tregua para retirar los cadáveres, mientras en las filas inglesas cundía el desánimo y sólo se pensaba en la retirada.

Quizás para salvar su honor, Vernon ordenó una maniobra desesperada. Batir las murallas de la plaza con el *Galicia* capturado. Aunque fue rechazado y terminó varando en la costa, para Lezo debió resultar una amarga experiencia ver a su buque insignia atacando a la ciudad que había defendido. En su diario manifestaba su pesar por la escasa artillería que, en aquellos momentos había en la muralla para hacer frente a esta nueva amenaza pero, en la relación británica se afirma que “el enemigo asestó contra el buque todos los cañones que pudo, y como nada le distraía de tan buen blanco, casi lo destruyó por completo. El que tuvieron que abandonar “lo disparatado de este proyecto”, como ellos mismos lo calificaron, tras haber muerto 6 de los hombres de su improvisada dotación y resultado heridos otros 56, demuestra que los reparos de Lezo no eran excesivamente precisos.

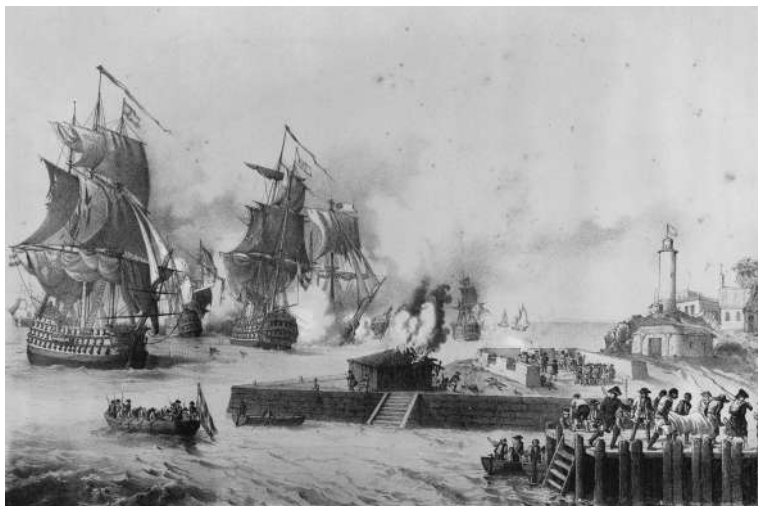
El fracaso británico se había consumado por lo que, tras efectuar las demoliciones que consideraron oportunas en los fuertes ocupados y reembarcar a las tropas y pertrechos, comenzaron a abandonar la bahía. El miércoles 17 de abril, salió Vernon y el sábado 20 de abril de 1741, las últimas unidades inglesas se perdían en el horizonte. La ciudad estaba a salvo.

El coste de la batalla en ambos bandos es difícil de precisar. Por parte británica los autores más comeditos, como Fernández Duro y Cotarelo, a los que sigue Blanco Núñez, las cifran en 6 navíos incendiados, 17 casi inservibles y 9.000 bajas. Recientemente, Pablo Victoria las eleva a 6 navíos de tres puentes, 13 de dos y 4 fragatas, además de varios transportes, lo que representarían unos 50 barcos perdidos. Respecto a las bajas, afirma que fueron 2.500 muertos en los combates y otros 3.500 a consecuencia de las enfermedades. Además, unos 7.500 enfermos y heridos, muchos de los cuales murieron durante el viaje de regreso a Jamaica. En cualquiera de los casos, el resultado no pudo ser más catastrófico.

Por parte española las bajas fueron de unos 600 hombres que Victoria eleva a 800, más 1.200 heridos. Lo más importante, sin embargo, fue la pérdida total de los 6 navíos de Lezo, junto con otras embarcaciones menores que fueron hundidas deliberadamente o destruidas por los ingleses.

Pero, si los ingleses perdieron en los ataques a muchos de sus oficiales, en las filas españolas la muerte más significativa fue la de D. Blas de Lezo, acaecida el 7 de septiembre de 1741, cuatro meses después de la retirada británica.

Es difícil determinar la causa de la misma, al no disponer de documentación fehaciente. Últimamente, algunos autores parecen decantarse por la posibilidad de que sucumbiera a consecuencia de una epidemia de “peste”, desencadenada en la ciudad como consecuencia de los cuerpos insepultos de las víctimas de los enfrentamientos. Debemos descartar rotundamente la existencia de esa supuesta “peste”. Si hubo epidemia tuvo que ser de fiebre amarilla pero, aunque esta enfermedad estuvo siempre presente en aquella zona, no creo en la posibilidad de un brote epidémico, entre otras razones porque crea inmunidad entre los que la han padecido y, por lo tanto, no podía afectar a los naturales de la ciudad. En cuanto a los peninsulares, llevaban ya bastante tiempo en aquellas aguas y, entre ellos, ya se habían experimentado bastantes defunciones en 1740. Es posible que volvieran a padecerla en el verano de 1741, pero no debemos descartar la posibilidad de otra etiología para el caso de Lezo.



Defensa de Cartagena de Indias. Litografía de Daniel de Urrabieta, una de las ilustraciones de la Historia de la Marina Real Española de José March, 1854-56. Colección Untzi Museo-Museo Naval. Se trata de una visión idealizada en la que aparecen dos navíos españoles enfrentándose a varios buques ingleses. En tierra se aprecian algunos incendios y sobre el muelle se procede a la evacuación de los heridos que llegan en las falúas. Llama la atención la torre que aparece a la derecha de la ilustración que recuerda la estructura de un faro, aunque el único existente hasta finales del siglo XIX fue un gran faro, en la cima del cerro de la Popa, de cuyo cuidado se encargaban los frailes agustinos del convento de Nuestra Señora de La Candelaria, situado en ese lugar.

Como es sabido, el 4 de abril había resultado herido, a bordo del *Galicia*, cuando se encontraba deliberando con el virrey. Lezo señaló en su diario que fue alcanzado en un muslo y una mano. A pesar de las heridas continuó empeñado en la lucha hasta el fin. Se movió constantemente e, incluso, montó a caballo durante los últimos días. No conocemos el alcance de estas heridas que no debieron ser incapacitantes, como lo demuestra la actividad desplegada. Por otra parte, el largo espacio de tiempo transcurrido entre el momento en que fue alcanzado y su fallecimiento, sólo admite la posibilidad de que, como consecuencia de una deficiente cura, terminaran infectándose provocando una septicemia. Eso fue lo que ocurrió con el almirante Gravina en Trafalgar, cuya herida en un brazo, llegó a originar una osteomielitis que provocó el fatal desenlace unos meses después. Pero, en ese caso, hubo afectación ósea, lo que no está comprobado en Lezo, aunque no debemos descartar la posibilidad de complicaciones posteriores.

Del lugar de su enterramiento no ha quedado memoria. Al parecer, había ordenado que su cadáver fuera sepultado en la capilla de la Vera Cruz del convento de San Francisco pero ni siquiera existe constancia de que fuera depositado allí. En el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz), una lápida recuerda su figura y su trayectoria naval pero, a diferencia, de otros destacados marinos españoles sus restos nunca llegaron a regresar a la península como, probablemente, hubieran sido su deseo.

LOS AMARGOS DÍAS FINALES

Durante las semanas que siguieron a la victoria, el duro enfrentamiento entre Lezo y el virrey, que había aflorado a lo largo de todo el sitio, alcanzó su máxima expresión a través de las graves acusaciones vertidas por Eslava contra el almirante. Pero no fueron menores las formuladas por éste contra su inmediato superior para el que no tiene sino reproches, fundados en algún caso y claramente desproporcionados en otros. Porque atribuir el éxito a “los efectos de la Divina Providencia” representaba hacer tabla rasa del empeño puesto en la defensa por todos los que participaron en ella.

Es posible que “la Divina Providencia” se sirviera de la incompetencia de Vernon el cual pudo haber logrado un resultado muy diferente al de la catástrofe que provocó, pero no puede olvidarse la importancia que la resistencia del castillo de San Luis, en la que tan eficazmente colaboró Lezo, o la del castillo de San Felipe tuvieron en el desenlace.

Es cierto que Eslava cometió errores. Uno de los más importantes fue, sin duda, su pasividad a la hora de impedir el desembarco inglés en Tierra Bomba y la inacción mantenida mientras se atacó al castillo de San Luis desde tierra. Probablemente, tampoco fue acertado el empleo de los buques, que fueron hundidos como consecuencia de unos planteamientos más “terrestres” que navales. Pero Eslava, estuvo al frente de todo. Dio muestras de serenidad en todo momento y, en definitiva, fue el comandante supremo y, por lo tanto, el mérito de la victoria hay que anotarlo, como suele ser habitual, en el haber del mando supremo. Es probable que, si hubiera sido distinto, se le hubieran podido formular objeciones, pero tras la victoria, hacerlo de forma tan dura y radical parece inconveniente. De igual forma, infravalorar la aportación de Desnaux, presentando como un simple acólito del virrey al hombre responsable de la defensa directa de San Luis y San Felipe tampoco es justo. Con ello no pretendo restar importancia a la labor de Lezo cuya contribución fue, sin duda, muy importante, especialmente en los momentos iniciales, cuando el destino de la plaza estaba en juego a la entrada de la bahía.

Sin embargo, no se pueden soslayar las graves divergencias que hubo entre el mando militar y naval, como también sucedió entre los ingleses. Fruto de este desencuentro el papel del almirante en la última fase de los combates fue poco relevante. De hecho, suele afirmarse que, como consecuencia de los desfavorables informes del virrey, Lezo fue destituido y se le ordenó regresar a España. La Real Orden emitida en este sentido no llegó a conocerla pues llevaba fecha de 21 de octubre, posterior por lo tanto a su fallecimiento. Es probable que la orden recibida no fuera tan contundente.

En este sentido, cabe señalar que el propio almirante en la carta enviada al marqués de Villarias, con su diario, había pedido que se le autorizara regresar a Europa debido a que allí “ya no me queda qué hacer con oficiales, tropa y gente de mar de mis navíos, por haber reunido en sí D. Sebastián de Eslava todas mis facultades”. Perdidos todos sus barcos y con la gente de los mismos a las órdenes del virrey, era evidente que nada tenía que hacer.

No he podido conocer el texto de la Real Orden pero, a la vista de lo expuesto, parece lógico que se le permitiera regresar ya que su mando era el de unos buques que ya no existían.

LA REHABILITACIÓN POSTERIOR

Todos los que se han ocupado de la biografía de Lezo, suelen presentarlo como una víctima, injustamente tratada, como consecuencia de las insidias vertidas contra él por el virrey y sus adictos, que aparecen como los beneficiarios de los méritos del almirante. Tanto Eslava como Desnaux obtuvieron unos honores que a Lezo, sólo le fueron reconocidos, tras la reivindicación efectuada por su hijo, años después.

Según esta visión, Eslava fue recompensado con el virreinato del Perú. El nombramiento se produjo dos años después y hay que inscribirlo dentro de la carrera habitual de un hombre de su prestigio. A pesar de la importancia del cargo, uno de los más relevantes de la América Hispánica, no lo aceptó, alegando problemas de salud y continuó como virrey de Nueva Granada hasta el nombramiento de su sucesor, D. José Alfonso Pizarro, en 1749. Pizarro era el almirante que había sido enviado en persecución de Anson, durante la ofensiva inglesa de 1740. Tras efectuar el relevo, Eslava partió para España el 23 de febrero de 1750, llegando a ser Secretario del Despacho Universal de Guerra en 1754. Falleció el 21 de junio de 1759.

En cuanto a Desnaux, llegó a alcanzar el empleo de Brigadier, algo también lógico en una brillante carrera militar y, desde luego, su actuación en Cartagena pronto quedó en el recuerdo.

Más curioso es el hecho de que, reiteradamente, se afirme que Eslava fue recompensado con el título de marqués de la Real Defensa, en reconocimiento al papel desempeñado durante el asedio inglés, mientras que los méritos de Lezo tardaron en ser reconocidos con la concesión de otro marquesado, el de Oviedo, a instancias de su hijo, empeñado tenazmente en defender la memoria de su padre.

Sin embargo, lo cierto es que ni uno ni otro obtuvieron ese honor. Porque la creación del marquesado de la Real Defensa por Carlos III se efectuó el 18 de marzo de 1760 en la persona de D. Gaspar de Eslava y Monzón, sobrino del virrey, aunque en el título de concesión se hacía alusión a los méritos de su tío D. Sebastián de Eslava.

Tampoco le fue concedido nunca el marquesado de Oviedo¹²³ a D. Blas de Lezo, sino a su hijo D. Blas Fernando José Tomás de Lezo y Pacheco¹²⁴, con fecha de 26 de agosto de 1760, poco después de la creación del marquesado de la Real Defensa¹²⁵.

CONCLUSIÓN

A la vista de lo expuesto queda patente la personalidad de uno de los grandes marinos vascos, formado en la Marina francesa y con una destacada carrera posterior en la Real Armada.

En ella destacan, ante todo, un carácter puesto a prueba en las adversidades de los primeros momentos y una profunda vocación marinera que le llevó a continuar en la mar, a pesar de que pudo haberse retirado, a consecuencia de sus heridas que, representaban un serio impedimento para la vida a bordo y el combate.

A todo ello hay que sumar la rudeza de su carácter que queda patente en algunos de sus escritos y que, probablemente, fue el desencadenante de los enfrentamientos que, en diversas ocasiones, tuvo con los virreyes a los que estuvo subordinado.

No puede dudarse de su pericia marinera y del valor demostrado en diversas ocasiones, pero es posible que su figura hubiera quedado olvidada, como la de otros muchos marinos de su época, si el destino no le hubiera situado en Cartagena de Indias, en un momento clave. Hay que tener en cuenta

123. Oviedo era una villa perteneciente a la familia que formaba parte del mayorazgo de la mujer de D. Blas de Lezo. El marquesado le fue concedido con el vizcondado previo de Cañal.

124. Sobre esta cuestión se ha ocupado María Inés Olarán en la obra citada. Llegó a ser Brigadier de los Reales Ejércitos.

125. Respecto a la concesión del marquesado se han deslizado numerosos errores. Un hombre tan bien informado como el almirante Martínez Valverde llegó a afirmar en la correspondiente voz de *Enciclopedia General del Mar*, Ediciones Garriga, Madrid, 1957, Tomo V, pág. 390 que "Algunos años más tarde se concedió a la familia Lezo el marquesado de la Real Defensa, quedando perpetuada de este modo, sus hazañas en Cartagena de Indias". Más recientemente el V.A. D. José Luis Torres Fernández en "El Teniente General de la Armada Don Blas de Lezo y Olavarrieta. (Olvido y muerte de un héroe)", *Revista General de Marina*, Enero-Febrero de 2008, pág. 47, afirmaba que "en 1762, Sebastián de Eslava le ruega al rey que anule las reales órdenes condenatorias, como felizmente se hizo, y S. M. le concede el título nobiliario de marqués de Oviedo", cuando Eslava había fallecido en 1759.



Escultura en bronce de Blas de Lezo a los pies del castillo de San Felipe el Real de Barajas, en Cartagena de Indias. Es obra del escultor madrileño Emilio Laiz Campos. Fue donada por el Instituto de Cultura Hispánica en 1956.

ta que Lezo no estuvo al mando de una escuadra con ocasión de combates señalados. Su figura está vinculada, fundamentalmente, a la defensa de Cartagena.

Sin embargo, tampoco fue el responsable de la misma. En todo momento, estuvo subordinado a la autoridad del virrey, un militar prestigioso con el que, desde el primer momento, se enfrentó.

Cabe preguntarse entonces sobre las razones por las que Lezo es presentado como el artífice principal de la victoria ante los ingleses y, porque se le dedica un especial recuerdo en Cartagena, mientras que Eslava no ha merecido los mismos honores.

Quizás el proceso de mitificación del marino vasco, lo iniciaron, sin pretenderlo, los propios ingleses. Cuando Vernon dio cuenta de la toma de Portobelo, comenzó un proceso de enaltecimiento de sus méritos, con claros fines propagandísticos ante una sociedad que había reclamado la guerra contra España. Más tarde, al informar temerariamente Vernon de la toma de Cartagena, el entusiasmo se desbordó y quedó plasmado en una larga serie de medallas con las que se pretendía reflejar el ansiado triunfo frente a España.

Una de las más completas revisiones en lengua española sobre estas acuñaciones fue realizada por Luis Suárez de Lezo¹²⁶ que analiza trabajos anteriores, aunque es mucho más completa la realizada por Adams¹²⁷. Algunos autores han llegado a catalogar hasta 339 ejemplares¹²⁸ diferentes de estas emisiones de carácter propagandístico.

Entre las mismas, hubo, al menos, ocho modelos distintos en los que aparece Lezo, rendido a los pies de Vernon (en seis de ellas) o, en la misma posición, entre Vernon y Ogle. Curiosamente, se trata de una imagen idealizada, en la que el almirante español aparece, incluso, con la pierna perdida en su juventud.

Las razones por las que se eligió a Lezo para reflejar la humillación de España obedecían sin duda al desconocimiento de quienes las diseñaron en Inglaterra, respecto a la realidad del mando en aquella plaza. No era éste el caso de Vernon, pues cuando tuvo que solicitar una tregua para la retirada de bajas o para el intercambio de prisioneros, a quien se dirige no es a Lezo, sino al virrey Eslava. Por lo tanto, Vernon conocía perfectamente que, en el hipotético caso de una rendición, quien se arrodillaría a sus pies no sería Lezo, sino el Teniente General Eslava, como responsable supremo de la plaza.

En España, el enaltecimiento de Lezo arranca, probablemente, en la primera mitad del siglo XIX, siendo uno de sus máximos responsables el ilustre marino y escritor D. Martín Fernández de Navarrete (1765-1844), autor de una reseña biográfica, con claros tintes apologéticos, en la que se han inspirado la mayor parte de los autores posteriores.

126. SUÁREZ DE LEZO, Luis: "Las medallas del Almirante Vernon", *Revista de Historia Naval*, nº 29, 1990, pp. 99-124.

127. ADAMS, John: *The Medals of Admiral Vernon*. Puede consultarse en www.medalcollectors.org

128. Éste es el número establecido por Malcolm Storer en su *Admiral Vernon Medals, 1739-1742*, Boston, 1918-1919.

El atractivo de su figura, engrandecida por sus propias limitaciones físicas, y su contribución indudable a una de las más importantes victorias obtenidas frente a los ingleses hicieron el resto. Lo ocurrido en Cartagena contribuyó a reforzar la imagen del héroe perseguido, víctima de una confabulación en el marco de los habituales enfrentamientos que, entre Armada y Ejército, se suelen dar en todos los países, como sucedió también en el bando británico durante la fallida operación.

La recuperación de su memoria continuó, de manos del Instituto de Cultura Hispánica y del propio gobierno español, cuando, tras la donación de su monumento, lograron que los colombianos la asumieran como propia, vinculándola definitivamente al paisaje urbano de la bella ciudad de Cartagena de Indias.

Recientemente, la publicación de varias obras, a uno y otro lado del Atlántico, ha contribuido a darlo a conocer entre el gran público, despertando una corriente de simpatía hacia el héroe supuestamente olvidado que se ha plasmado en nuevas iniciativas para honrarle y en un torrente de comentarios admirativos en el nuevo y más influyente medio de comunicación, Internet.

A pesar de todo, la biografía de Blas de Lezo está todavía plagada de lagunas que hacen necesarias nuevas investigaciones, algunas de las cuales ya están en curso, como la de las causas de su fallecimiento y el tratamiento de las heridas recibidas a lo largo de su vida.

En este trabajo, tan sólo he pretendido analizar el estado actual de nuestros conocimientos sobre tan ilustre hombre de mar que bien merece nuestra atención, aunque sin faltar a la precisión y al rigor, dentro de las limitaciones que nos imponen la carencia de estudios rigurosos y bien documentados de toda su trayectoria vital.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

PERMANYER UGARTEMENDIA, Ander: "Españoles en Cantón: los Diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 523-546.



Españoles en Cantón: los Diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)

Ander Permanyer Ugartemendia

Recep.: 10.10.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 523-546]

Acep.: 06.11.12

Resumen

Manuel de Agote y Bonechea, viajero y primer factor de la Real Compañía de Filipinas en Cantón entre 1787 y 1796, dejó escritas sus impresiones en una serie de diarios que se conservan en el Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. En el presente artículo analizamos su labor al frente de la factoría partiendo de la información que se desprende de sus Diarios, y en los que se pueden ver las actividades de la Compañía en China, sus relaciones con los comerciantes chinos y los sobrecargos de las compañías privilegiadas, además de la realidad del comercio e imperialismo europeos en China a finales del siglo XVIII, así como del papel de la Compañía en la agenda política e imperial de la monarquía borbónica.

Palabras clave: Manuel de Agote, Real Compañía de Filipinas, Canton system, pieles, opio, plata.

Laburpena

Manuel Agote Bonetxeak, bidaiaria eta Real Compañía de Filipinasek 1787 eta 1796 artean Kantonen izandako lehen ordezkaria bera, bere irudipenak idatzita utzi zituen Donostiako Untzi Museoaan gordetzen diren egunkari sorta batean. Artikulu honetan ordezkariaren buruan egin zuen lana aztertzen dugu, haren Egunkarietatik ondorioztatzen den informaziotik abiatuta, bertan ikus baitaitezke Konpainiak Txinan izandako jarduera, haren harremanak txinatar merkatariekin eta lehenetsitako konpainietako zama-arduradunekin, baita europar markataritza eta inperialismoaren errealitatea Txinan XVIII. mendearen amaieran, eta Konpainiak zer paper jokatu zuen monarkia borbonikoaren programa politiko eta inperialean.

Gako-hitzak: Manuel Agote, Filipinetako Errege Konpainia, Kanton sistema, larruak, opioa, zilarra.

Abstract

Manuel de Agote y Bonechea, traveller and senior freight clerk of the Royal Philippine Company in Canton between 1787 and 1796, wrote down his impressions in a collection of diaries that are kept at the Untzi Naval Museum of San Sebastián. In this article, we analyse his work in the factory based on information taken from his diaries, which show the company's business in China, its relations with Chinese traders and the pursers of privileged companies. It also provides details of what European trade and imperialism were like in China at the end of the 18th century, as well as the role played by the company in the political and imperial agenda of the Bourbon monarchy.

Key words: Manuel de Agote, Royal Philippine Company, Canton system, furs, opium, silver.

Manuel Facundo de Agote y Bonechea (Getaria, 1755-1803) dejó escritos varios tomos de sus *Diarios*, que se conservan actualmente en el archivo del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, y que aportan una valiosísima información de las actividades de un interesante personaje cuyos principales rasgos han sido bosquejados ya por varios autores, en tanto que marino y viajero vasco del último tercio del siglo XVIII¹. Dichos *Diarios*, recogidos durante dieciocho años, entre 1779 y 1797, muestran una voluntad ilustrada de divulgación dirigida no sólo a los miembros de la Real Compañía de Filipinas, para la que trabajó como factor en Cantón (Guangzhou), sino también al público en general —«a la Nación», como el mismo Agote dijo en una ocasión—². Se desconoce su procedencia original, habiendo sido hallados en un ático y depositados en los archivos de la Diputación Foral de Guipúzcoa, junto con otra documentación conservada en lo que podría haber sido un archivo personal³.

Tras interrumpir el inicio de una carrera en la administración municipal, el marino getariarra se embarcó en 1779 en el *San Francisco de Paula*, alias *Hércules*, de la casa Ustáriz, San Ginés y C^a. Desde 1786 lo vemos vinculado a la Real Compañía de Filipinas, al formar parte de la tripulación de la *Astrea*, que había sido fletada por dicha Compañía y que se encontraba al mando de Alessandro Malaspina, antes de dirigir su expedición a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, lo que da fe de la conjunción de los objetivos de exploración y expansión comercial por parte de dicha corporación. Agote emprendió así varios viajes que le llevaron por distintos puntos entre Cádiz y Manila, pasando por el cabo de Buena Esperanza, los océanos Índico y Pacífico y diversos puertos del imperio español. Junto con sus objetivos comerciales, había otros de tipo científico y de exploración, lo que quedó fielmente reflejado en los detallados cuadernos de bitácora que Agote fue recopilando, con informaciones de carácter náutico, geográfico, científico, antropológico y comercial de un valor indiscutible. Su labor al frente de la factoría de la Compañía de Filipinas en Cantón, que vamos a analizar en el presente trabajo, empezará a finales de 1787 hasta 1796⁴. Al regresar de China, volverá a su Getaria natal, donde ejerció de alcalde tras haber fracasado en obtener un cargo en la dirección de la Compañía⁵.

Hasta la fecha, lo que se ha escrito sobre Agote lo define en conjunto como marino, viajero, observador erudito y geógrafo con mentalidad ilustrada. El objetivo del presente artículo es el de centrarnos en su labor al frente de la factoría de la Real Compañía de Filipinas en Cantón, y tratar de definir qué informaciones relevantes nos aporta para la caracterización de la historia de los imperalismos europeos en Asia y China, el comercio colonial y más concretamente, la carrera española por el Pacífico, su presencia en Asia y la creación y funcionamiento de la Compañía de Filipinas, cuyo papel debe ser revalorizado. Dichos *Diarios* suponen una fuente de valor incalculable de la labor de esta compañía privilegiada a nivel de factoría, definiendo así su papel en el conjunto del comercio europeo que tenía lugar en Cantón a finales del siglo XVIII. No sólo eso: suponen un testimonio de primer orden del funcionamiento de dicho comercio, siendo Agote y la compañía que representa participantes activos y con opinión formada al respecto. En esto reside la excepcionalidad de los *Diarios*, que dan voz en primera persona a las actividades de la Compañía, y más teniendo en cuenta los trabajos que sobre ella se han hecho hasta la fecha, basados sobre todo en la documentación conservada en el Archivo General de Indias de Sevilla, centrada en la esfera metropolitana de la Compañía.

1. Véase RILOVA JERICÓ, Carlos: «Encontrado entre las sombras del siglo de las luces. Manuel de Agote, agente de la Real Compañía de Filipinas (1779-1797)», en UNSAIN, José María, ed.: *Los vascos y el Pacífico. Homenaje a Andrés de Urdaneta*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2009, pp. 82-106; RILOVA JERICÓ, C.: «Manuel de Agote y Bonechea», *Auñamendi Eusko Entziklopedia* [en línea], Euskomedia Fundazioa, Usurbil (Guipúzcoa), 2011, consultado en octubre de 2012, disponible en la web: <http://www.euskomedia.org/aunamendi/6705>; GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, María Dolores: «Agote: un escritor del mar», *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2000, pp. 101-105; ROLDÁN GUAL, José María: «Fuentes documentales para la geografía histórica del s. XVIII. Los diarios de Manuel de Agote», *Lurralde. Investigación y espacio*, núm. 11, 1988, pp. 267-289; véase también GOROS-TIDI GUEL BENZU, Ángel: *¡Guetaria!*, copia mecanografiada, 1906. No se habla de él en la principal obra publicada hasta la fecha sobre la Real Compañía de Filipinas, la de DÍAZ-TRECHUELO, M^a Lourdes: *La Real Compañía de Filipinas*, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1965.

2. Carta de Manuel de Agote a Mariano Luis de Urquijo, Secretario de Estado, San Lorenzo del Escorial, 16 de noviembre de 1800; Untzi Museoa, Fondo Manuel de Agote (en adelante, UM FMA) R-354, núm. 26.

3. ROLDÁN GUAL, J.M.: *art. cit.*, p. 268 n. 3. La existencia en cada tomo del sello de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País puede hacer pensar que estuvieron depositados allí, aunque no hay constancia al respecto.

4. Los *Diarios* con los viajes de Agote a bordo del *Hércules* y de la *Astrea* entre 1779 y 1787, se recogen en UM FMA R-622 a 629. Su labor al frente de la factoría en China queda recogida en los *Diarios* que van de 1787 a 1796, R-630 a 637, si bien debe observarse que el del primer año recoge sólo los meses de noviembre y diciembre, tras su llegada, y que los de 1788 y 1796 no se han conservado. Hasta 1797 se conservan algunos diarios de navegación más, R-638 a 641.

5. Carta de Agote a Mariano Luis de Urquijo, San Lorenzo del Escorial, 16 de noviembre de 1800, UM FMA R-354, núm. 26. Dicha carta es una súplica al Secretario de Estado para obtener dicho puesto, con una interesante exposición de todos sus méritos.

ña, de sus estratos superiores de dirección en Madrid y su seguimiento por parte del gobierno, obviando intereses locales, tanto de los accionistas como de las corporaciones coloniales, y muy especialmente, de América. Asimismo, no se conserva documentación perteneciente a las factorías, ni libros de registro ni correspondencia, de las que debemos deducir las actividades partiendo de los resúmenes que se hacen en las Juntas de Gobierno en la Península y los balances generales⁶.

Un segundo objetivo del presente artículo es el de reevaluar el papel de Agote como miembro del entramado imperial de la monarquía hispánica, en tanto que explorador del Pacífico y agente de una corporación privilegiada como la Compañía de Filipinas, motivo por el que sus observaciones no se limitan a la mera curiosidad erudita. Sin ser ni mucho menos un pamfleto programático, las anotaciones que Agote fue efectuando a lo largo de los años en los *Diarios* reflejan una visión del mundo e ideología que se corresponden a unos intereses muy concretos, relacionados con la agenda imperial borbónica, en la que la exploración y el conocimiento científico y antropológico se juntan con la expansión comercial y territorial e incluso la conversión de almas. Por mucho que el imperio español empezara a pasar entonces por horas bajas, hay que ver en los *Diarios* un acatamiento y defensa de un orden imperial. No sólo eso: la información que Agote facilita tiene interés estratégico, como vamos a ver, y más teniendo en cuenta su papel en tanto que sobrecargo de la factoría y por lo tanto, de representante –e informador– de la monarquía ante el resto de representantes europeos y, supuestamente, ante el emperador chino. Por dicho motivo, además, no debemos desgajar los primeros viajes de Agote en tanto que «explorador» de sus actividades al frente de la factoría en China de la Compañía desde 1787: la creación de dicha corporación en 1785, además, debe enmarcarse en un programa reformista que va más allá de la economía filipina, insertándola en los circuitos comerciales no sólo de la región sino también en el conjunto del imperio borbónico, y en el que el comercio asiático debía jugar un papel importante⁷.

1. LA CARRERA POR EL PACÍFICO, LA CREACIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS Y EL COMERCIO CANTONÉS

La monarquía española fue un actor relevante en la carrera de las potencias europeas en la expansión por el océano Pacífico, ámbito que desde el establecimiento en Luzón en 1571 y la articulación del Galeón de Manila desde finales del siglo XVI, consideraba como propio. Con el aumento de la expansión imperial, desde mediados del siglo XVIII crece la presencia de las potencias europeas –especialmente rusos, británicos y franceses– en el océano, lo que motivó un conjunto de acciones por parte de la monarquía borbónica de carácter estratégico e imperial. De este modo, aumentan los programas de exploración así como de fomento de las rutas comerciales entre las distintas regiones del imperio español. En tiempos de Carlos III tienen lugar las expediciones en el estrecho de Magallanes, las de las costas del Pacífico meridional auspiciadas por el virrey del Perú, Manuel d'Amat i Junyent, en la isla de Pascua o en Tahití –en este caso, comandadas por Domingo de Bonechea, primo hermano de Agote– o las de Malaspina, que reconocieron toda la costa americana hasta Alaska, Filipinas, Nueva Zelanda, Australia, las islas Marianas y Vavau. La presencia rusa en Alaska y la articulación del comercio de las pieles del Noroeste para China, atraen el interés de españoles y británicos, lo que explica su avance por el Pacífico norte y la consolidación territorial española en California, desde donde tendrán lugar distintas expediciones para explotar la región que va desde los actuales estados de Washington hasta el de Alaska. El solapamiento de los intereses españoles con los británicos estallarà en San Lorenzo de Nutka, ante las costas del actual Vancouver, en 1789, cuando varios barcos británicos son apresados por la flota de Esteban José Martínez, lo que dio lugar a las convenciones de la década siguiente por las que se establecieron los límites y áreas de influencia de ambos imperios.

La competencia imperial así como los programas de exploración iban siempre paralelos a los proyectos de desarrollo comercial. En el espíritu del Reglamento para el Comercio Libre de 1778, se fue-

6. La principal obra hasta la fecha es la de DÍAZ-TRECHUELO, M^a L.: *op. cit.*, que aunque analice al detalle la documentación del Archivo de Indias, carece de una mayor contextualización más allá de la esfera metropolitana.

7. Sobre los intereses españoles en el Pacífico, véase MARTÍNEZ SHAW, Carlos: *El sistema comercial español del Pacífico (1765–1820). Discurso leído el día 11 de noviembre de 2007 en la recepción pública del Excmo. Sr. D. Carlos Martínez Shaw y contestación por la Excmo. Sra. D.^a Carmen Iglesias*, Real Academia de la Historia, Madrid, 2007; véase además MARTÍNEZ SHAW, C., ed.: *Spanish Pacific from Magellan to Malaspina*, Lunberg Editores, Barcelona, 1988 y COOK, Warren L.: *Flood tide of empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543–1819*, Yale University Press, New Haven (Connecticut), 1973.

ron abriendo los mercados americanos de modo parcial –con la apertura, por ejemplo, de San Blas al comercio transpacífico en 1796, o de los puertos del Perú y Guatemala al comercio de Nueva España en 1803–, aumentaron las expediciones entre San Blas y Filipinas, y asimismo se desarrollaron programas de comercio de las pieles del Pacífico americano, como hemos visto, para vender en China a cambio del mercurio o azogue, imprescindible para el proceso de amalgamación de la plata en la minería hispanoamericana. Todas estas iniciativas se daban de modo paralelo a los monopolios del imperio español y muy especialmente, del Galeón de Manila.

Al mismo tiempo, en Filipinas empezaba un proceso reformista en lo económico con visos a fomentar la independencia fiscal del archipiélago respecto a los *situados* aportados por el Galeón. Se potenciará un mayor contacto con el resto del imperio, se abrirá Manila al comercio internacional, se fomentará la agricultura de plantación y las manufacturas locales, habrá un mejor trato hacia la clase comerciante extranjera, se reforzará la tributación de la población indígena y se creará la Real Compañía de Filipinas, corporación de tipo privilegiado, en 1785, para fomentar las actividades económicas del archipiélago. Quien mejor encarnó este proceso reformista en la colonia fue el gobernador José Basco y Vargas con su *Plan General Económico* de 1779, del que debe destacarse entre sus cuantiosas reformas el establecimiento del estanco del tabaco en 1782, su medida más longeva y exitosa y por el que la colonia dejará de ser deficitaria. La ocupación británica de Manila en 1762, junto con la Habana, fruto de la guerra de los Siete Años, había puesto de manifiesto la vulnerabilidad y falta de recursos de la colonia, lo que motivó entre otros aspectos el programa reformista⁸.

La Real Compañía de Filipinas buscaba dar un impulso a las reformas recién mencionadas, y sobre todo, desarrollar las actividades económicas de la colonia y su comercio, no sólo con la metrópoli sino con el resto del imperio español, insiriéndola además en los circuitos comerciales del Índico y China. Se trataba de una compañía monopolística, de tipo privilegiado –si bien carece de las prerrogativas políticas que poseen sus homólogas europeas–, creada por iniciativa de Francisco Cabarrús, vascofrancés de Bayona y presidente del Banco de San Carlos, que propuso reconducir los activos de la extinguida Compañía Guipuzcoana de Caracas en la fundación de una nueva compañía centrada en el tráfico asiático, con el decidido apoyo de la monarquía.

Su creación en 1785 coincidía con un aumento del comercio europeo en la región. El año anterior tenía lugar la Commutation Act, por la que el parlamento británico redujo de manera drástica las tasas de entrada del té en la Gran Bretaña, lo que catapultó los beneficios de la Compañía Británica de las Indias Orientales (*East India Company, EIC*), consolidando de este modo su preeminencia en el comercio asiático. Al mismo tiempo, la independencia de los Estados Unidos de América hacía entrar en los circuitos antes reservados a los buques de la Compañía Británica a los de las antiguas Trece Colonias. La Compañía de Filipinas resultaba un intento algo tardío –del que había habido precedentes fallidos– en aumentar la presencia española en los circuitos asiáticos, en los que el resto de potencias circulaban activamente, desde sus presidencias en la costa india y el puerto de Cantón; pese a todo, su participación en el comercio asiático será activa al menos durante sus primeros años⁹.

Durante el siglo XVIII el interés en los mercados europeos por los productos chinos –las sedas, la loza y sobre todo, el té– había ido en aumento, lo que explica la presencia de las principales compañías privilegiadas europeas en el puerto de Cantón, en el que las disposiciones chinas concentraban el comercio procedente de los Océanos Occidentales (*Xiyang*), que incluía tanto a europeos como a indios, parsis, armenios, árabes, y otros. Desde la pacificación del nuevo imperio sinomanchú tras el ascenso de los Qing en 1644, se facilitó la afluencia de la navegación europea en los circuitos intraasiáticos, que desplazará a los juncos autóctonos, especialmente en tiempos de las prohibiciones del mar (*haijin*) en las últimas décadas del siglo XVII, por las que el gobierno imperial pretendía controlar la piratería y la subversión contra el poder limitando las actividades marítimas, el comercio y la navegación.

8. Sobre el reformismo económico filipino del siglo XVIII, véase FRADERA, Josep M.: *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1999; véase también LEGARDA, Benito J., Jr.: *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Center for Southeast Asian Studies, University of Wisconsin-Madison, 1999, pp. 51-90.

9. Véanse sus precedentes en DÍAZ-TRECHUELO, M^a L.: *op. cit.*, pp. 3-30. Una referencia utilísima para situar la Compañía en un contexto regional y global, es el artículo de CHEONG, Weng Eang: «The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826: Its Impact on the Pattern of Southeast Asian Trade», *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 2, núm. 2, Cambridge University Press, septiembre de 1971, pp. 142-158. En cuanto al arraigo de la Compañía en el País Vasco, DÍAZ-TRECHUELO, M^a L.: «La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2003, pp. 369-381.

La reacción oficial china ante la proliferación de la navegación extranjera fue la articulación, de manera paulatina, de un conjunto de disposiciones que canalizaban, restringían y controlaban el comercio en lo que se conoce como «sistema de Cantón» (*Canton system*). A grandes rasgos, el comercio de los mares occidentales debía limitarse a dicho puerto, capital de la provincia de Guangdong –bien conectada por vía fluvial con los suministradores del interior–, con un estricto control sobre el movimiento de buques e individuos al acceder al estuario del río Perla (Zhujiang), en el que estaba la ciudad, así como sobre la conducta de éstos últimos. Se imponía además la limitación de comerciar con los integrantes del *cohong*, grupo de unas trece casas de comercio autóctonas, nombradas por el gobierno, denominadas *janistas* en las fuentes en castellano, quienes además debían hacerse responsables de la conducta de los extranjeros, mediatizar sus relaciones con las autoridades chinas y hacerse cargo del cumplimiento de las disposiciones comerciales y de la recaudación de las tasas pagaderas por mercancías y navíos. Los movimientos de los extranjeros quedaban sumamente limitados en un pequeño espacio de la isla de Huangpu («Whampoa») en lo que se conoce como *factorías*¹⁰.

A pesar de su carácter sumamente restrictivo y de las quejas de los comerciantes europeos, puesto en perspectiva, el sistema no resulta tan excepcional. China ya tenía experiencia en el manejo de comunidades de diáspora, a las que sometía a normas de comportamiento (de modo análogo a otros lugares del mundo), y la delegación de funciones del gobierno en notables locales (en este caso, a comerciantes) también formaba parte de su tradición administrativa. La concentración en Cantón, además, respondía a un ordenamiento regional por el que varios puertos de la costa china reunían los buques de un circuito concreto. Los controles de corte mercantilista, además, eran la norma en los sistemas comerciales europeos de la época, y algo similar se puede decir de otros imperios del continente euroasiático. Cierto es el recelo oficial chino hacia el comercio, en el que veían una fuente de sedición, pero las estipulaciones también iban destinadas a gestionar los ingresos de una economía en proceso de monetarización como la china, que dependía de la plata extranjera para su funcionamiento y de la que llegó a ser la mayor acumuladora mundial.

En efecto, los pesos fuertes acuñados en las minas hispanoamericanas acabaron siendo la principal divisa del mundo moderno, y llegaban a China a través del comercio europeo en Cantón, habiendo pasado antes por los principales mercados europeos, a lo que hay que añadir el metal llegado a bordo del Galeón de Manila, que de allí también llegaba al continente a bordo de la navegación autóctona. De hecho fue prácticamente el único producto por el que hubo demanda en China, lo que explica los principales problemas del comercio europeo: la falta de liquidez, y la búsqueda infructuosa de productos adecuados a la demanda china que compensasen las inversiones en el metal. El acceso a la plata americana, por otro lado, fue en principio una ventaja comparativa de la Compañía de Filipinas respecto a sus homólogos europeos¹¹.

2. AGOTE COMO INFORMADOR: CHINA Y EL IMPERIALISMO EUROPEO

La China a la que llega Manuel de Agote al establecerse la nueva factoría de la Real Compañía de Filipinas no es aún el «enfermo de Asia» de finales del siglo XIX, si bien el arribo del factor coincide con la recta final del reinado del emperador Qianlong (r. 1735-1796), en el que están tomando forma las bases de la crisis a todos los niveles que afectará el país a lo largo de los ciento cincuenta años siguientes. China era entonces una parte más del inmenso imperio del «Gran Qing» (*Da Qing*), un conglomerado de distintos pueblos y territorios, que incluía Mongolia, Asia Central y el Tíbet además

10. Sobre el comercio cantonés, la obra más destacada sigue siendo el extenso «clásico» de DERMIGNY, Louis: *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII^e siècle. 1719-1833*, S.E.V.P.E.N., París, 1964. Véase también CHEONG, W. E.: *Hong Merchants of Canton. Chinese Merchants in Sino-Western Trade, 1684-1798*, Curzon Press, Richmond (Londres), 1997; GREENBERG, Michael: *British Trade and the Opening of China. 1800-42*, Cambridge University Press, 1951; VAN DYKE, Paul A.: *The Canton Trade. Life and Enterprise on the China Coast, 1700-1845*, Hong Kong University Press, 2005.

11. Sobre la circulación global de plata a lo largo de la edad moderna hay una extensa bibliografía; véase FLYNN, Dennis Owen, GIRÁLDEZ, Arturo y VON GLAHN, Richard, eds.: *Global Connections and Monetary History, 1400-1800*, Ashgate Publishing, Aldershot (Hampshire) y Burlington (Vermont), 2003; ATTMAN, Artur: *The Bullion Flow between Europe and the East, 1000-1750*, Kungl. Vetenskaps-och Vittershets-Samhället, Gotemburgo, 1981, y VALDÉS LAKOWSKY, Vera: *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, Fondo de Cultura Económica, México, D.F., 1987. En cuanto al Galeón véase, MARTÍNEZ SHAW, Carlos y ALFONSO MOLA, Marina, eds.: *El Galeón de Manila*, Aldeasa, Madrid, 2003.

de China, gobernados por una dinastía, la Qing, de etnia manchú, pueblo conquistador procedente de las estepas del nordeste de China. Los nuevos gobernantes mantuvieron unas estructuras de gobierno acordes con cada territorio bajo su jurisdicción; de este modo, en China continuaron en esencia la administración y tradiciones políticas heredadas del imperio Ming con varias adaptaciones, sin perder de vista sus orígenes y tradiciones esteparios ni su carácter de pueblo conquistador¹².

Durante el último siglo de la dinastía anterior, la Ming (1368-1644), la evolución de la sociedad y economía chinas había empezado a mostrar unos niveles de desarrollo sin precedentes, a pesar de la interrupción que supuso el ciclo final de la dinastía y la invasión manchú en 1644, si bien el proceso se retomaría tras la consolidación del estado Qing desde la era Kangxi (1661-1722), cuando tiene lugar una paz social y unos importantes niveles de progreso institucional e intelectual. Dicha evolución atañe y mucho a los sectores productivos de la sociedad, con un gran desarrollo agrícola –que con la introducción de los cultivos americanos se aseguró la alimentación de la mayoría de la población–, la implantación de cultivos de plantación a gran escala –la caña de azúcar, el algodón, el té–, el progreso de las manufacturas –especialmente de sedas y porcelanas–, una profunda especialización regional, una revolución en el consumo y un desarrollo institucional y financiero sin precedentes, que desembocan en niveles similares a los de la Europa a finales de la edad moderna. Todo ello explica, además, el éxito de las manufacturas chinas mucho más allá de sus fronteras, así como la grandísima absorción de plata americana que se da en China durante toda la edad moderna, de modo paralelo a la articulación del comercio cantonés.

Desde finales de la era Qianlong empiezan a mostrarse los síntomas de que el desarrollo y estabilidad del imperio sinomanchú empiezan a llegar a su fin. La presión sobre la tierra, por una población cada vez mayor y más vulnerable, se hace más evidente, y la sociedad se va polarizando entre un sector que acumula los recursos del otro. Funcionarios, terratenientes y prestamistas aumentan su presión sobre las clases más débiles, extendiendo sus tramas de patronazgo y exacciones irregulares, lo que alcanza niveles sin precedentes entre 1775 y 1799, con la extensa red clientelar tejida por el favorito del emperador, Heshen. A todo esto, la escasez monetaria empieza a mostrarse, fruto de los desajustes en el sistema monetario bimetálico chino, al descompensarse la *ratio* entre el cobre y la plata, al margen del aumento de los gastos del estado debido a la expansión territorial por Asia Central y de la represión de las rebeliones que empiezan a darse en el interior, a lo que debe añadirse las campañas de exaltación del emperador así como el derroche de las élites. Estas causas internas se unen a procesos más complejos a nivel global, especialmente relacionados con los cambios en el comercio internacional y en la bajada de las exportaciones chinas, que explican la escasez y apreciación de la plata. La administración china, heredera de una tradición política que tendía a limitar al máximo su crecimiento y sus gastos, confiando en la autosuficiencia de los mecanismos de la propia sociedad, no se ajustó al mismo tiempo a los nuevos retos establecidos, ni aumentó sus recursos humanos ni pecuniarios, pese a su capacidad de regeneración y adaptación mostrada en el pasado.

En el testimonio de Agote se recogen bastantes de los síntomas de un viejo orden que se tambalea, al menos los más visibles para los observadores europeos, como son las grandes revueltas que se dan en el interior. La visión del factor, no obstante, carece de una voluntad profunda de acercamiento o comprensión de lo que realmente ocurre en China, puesto que sus intereses son otros. De este modo, vemos varias menciones a algunos de los conflictos sociales cuya represión fue celebrada por la propaganda imperial bajo la categoría de las «Diez Campañas Victoriosas», que en realidad eran un mal síntoma: observa las dificultades de los ejércitos imperiales en la supresión de la rebelión en Taiwan de Lin Shuangwen, entre 1786 y 1787, así como habla de rebeliones sin identificar en Fujian en 1792 –probablemente se trate de las campañas que tuvieron lugar a ambos lados del estrecho de Taiwan para eliminar todo rastro de la rebelión de Lin–; habla también de los conflictos en el Tíbet, o de cómo el Dalai Lama pasa a ser nombrado directamente desde Pekín, en 1793. En 1795, recoge otras revueltas sin especificar que sitúa en la provincia de Henan; con seguridad se trata de la rebelión del Loto Blanco, iniciada el año anterior, que además se extendió por Sichuan, Hubei y Shaanxi, y que, por su magnitud, marcó el inicio de las grandes rebeliones que azotarían el mundo chino durante el siglo XIX. En 1795 también menciona la rebelión de los *miao*, minoría étnica que habita

12. Sobre las diversas obras de la China de los Qing, véase sobre todo la fresca visión de ROWE, William T.: *China's Last Empire. The Great Qing*, The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 2009; también SPENCE, Jonathan D.: *En busca de la China moderna*, Tusquets, Barcelona, 2011 (1ª edición estadounidense, *The Search for Modern China*, W. W. Norton & Company, Nueva York, 1990); MOTE, Frederick W.: *Imperial China. 900-1800*, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 1999, pp. 813-973.

en las áreas montañosas de Sichuan, Yunnan, Guizhou y Huguang, contra los que se había mandado a 12.000 hombres. Dentro de las campañas de la era Qianlong también entraba la represión de la rebelión Tay-Son en Vietnam, reino tributario de China, que Agote sigue con más detenimiento; de este modo, por ejemplo, describe la recepción en la factoría española por parte del gobernador-general (*zongdu*) de Guangdong y Guangxi, Fu Kang'an, de un representante del rey de Annam¹³.

Agote, con la enumeración de los hechos del interior chino, no hace sino una selección de éstos conforme a la visión europea del momento. De modo análogo a sus colegas europeos, no entra en grandes análisis ni parece querer comprender lo que sucede en China, en la que no ve más que revueltas, de las que se obvian las profundas motivaciones sociales y económicas que dan lugar a la gran crisis social del país, reduciendo su causa a las constantes extorsiones funcionariales –que no eran pocas–. Esto sería, en última instancia, reflejo del supuesto despotismo asiático frente a la civilizada e ilustrada Europa, justificación y acatamiento de un orden imperial. La actitud de los funcionarios chinos que refleja Agote, además, es otro de los elementos de la realidad china del momento que aparecen en sus *Diarios*: aunque la corrupción había alcanzado por aquel entonces unos niveles exacerbados sin precedentes, el sobrecargo no ve en ello un síntoma de excepcionalidad, sino más bien un defecto estructural (y moral) del sistema. Sus intereses son otros, y obvia muchos detalles de la civilización china, de la que al margen de revueltas y extorsiones, no refleja más que alguna que otra curiosidad insustancial de la vida social cantonesa, como la visita de las hijas del *zongdu* durante la celebración del Año Nuevo chino en febrero de 1790, o el interés de éste ante los autómatas europeos¹⁴.

Aun así, para su análisis del comercio cantonés y del país que lo acoge, Agote procura servirse de las que eran consideradas las mejores fuentes del momento, lo que refleja la voluntad de rigor por parte del factor vasco. A menudo simplemente escribe lo que oye decir a sus colegas europeos establecidos en Cantón, con los que mantiene unas más que fluidas relaciones, además de lo que retiene de los janistas, quizás la única fuente genuinamente china con la que está en contacto directo. Asimismo, mantiene correspondencia con miembros destacados de la comunidad europea en China, comerciantes, algún diplomático y sobre todo, misioneros: son ejemplo de ello el comerciante, diplomático e intérprete en lengua china Chrétien-Louis-Joseph de Guignes, el segundo de la misión de Lord Macartney, Sir George Leonard Staunton, o los misioneros Jean-Joseph de Grammont y Nicolas-Joseph Raux. En ocasiones hace referencias a autores reputados de la «sinología» europea del momento, como el padre Joseph-Marie Amiot o el abad Jean-Baptiste Grosier. No debe exagerarse ni ver en ello un manejo de fuentes de la talla de los compendios publicados sobre China en la época, puesto que no es éste el objetivo del sobrecargo.

Sin lugar a dudas, hay en los aportes al conocimiento de Agote una inspiración ilustrada, pero al mismo tiempo reflejan las inquietudes de la clase mercantil y diplomática en el mundo imperial –dos aspectos que el factor encarna en tanto que agente de una compañía privilegiada–, cuyas posiciones empiezan a imponerse de modo efectivo por encima de las rosadas imágenes de lo chino que habían dominado hasta entonces. De este modo, no percibimos en él el encomio de ilustrados, fisiócratas y enciclopedistas, que veían en los sistemas político, legal y administrativo chinos un paradigma de virtudes deseable para Europa, y traza, de lo contrario, un furibundo retrato negativo del gobierno chino. Lo hace, eso sí, con un cierto tono de disculpa, puesto que las bondades del sistema chino tenían todavía algo de axiomático. El factor pinta de este modo un país dominado por la codicia, el interés, la tiranía y el despotismo:

«[...] [¿]cuál es pues la razón para tiranizar de esta suerte al pueblo y a los europeos? [...] respondo[.] el interés (con perdón de todos los panegiristas de los chinos; y aunque me noten de enemigo capital de ellos) que desde el Emperador[.] que es el último escalón hasta el más bajo; unos y otros están poseídos de un vil interés. [...] Si los panegiristas de los chinos hubieran tratado con ellos en negocio de interés; acaso su lenguaje fuera diferente; siendo incontestable que el vicio que más les domina a esta nación es el interés, y que es el origen de cuantas injusticias[,] opresiones[,] sublevaciones &ª &ª acaecen diariamente en este Ymperio. No hago ya atención ni doy ninguna fee a la mayor parte de las relaciones del código de las Leyes de China; por que aun concediendo sea muy perfecto y ventajoso a favor del estado

13. Sobre la rebelión de Lin Shuangwen, diciembre de 1787, UM FMA R-630; en cuanto a la supuesta rebelión en Fujian, noviembre de 1792, R-634; sobre el Tíbet, véase agosto de 1793, R-635; en lo que respecta a las revueltas en Henan y al aumento del tráfico de arroz filipino, marzo de 1795, R-637. Sobre los *miao*, habla en julio de 1795, ídem. En cuanto a los Tay-Son, se recoge entre 1790 y 1795, R-632 a 637; la visita del rey de Annam está en junio de 1790, R-632 pp. 98-104.

14. Febrero y marzo de 1790, UM FMA R-632 p. 19. En lo que respecta a la gran explosión social china del siglo XIX, véase FEUERWERKER, Albert: *Rebellion in Nineteenth-Century China*, Center for Chinese Studies, University of Michigan, Ann Arbor (Michigan), 1975.

en la ejecución[,] por este maldito vicio del interés todo este código se trastorna [...] con que concluyo que el gobierno de China[,] a pesar de los que le elogian[,] es vicioso en su misma constitución[,] que sólo es bueno leído en un libro.»¹⁵

La diatriba de Agote se enmarca en las primeras manifestaciones de sinofobia que se dan entre los observadores europeos en China, procedentes mayoritariamente de comerciantes y diplomáticos, que dominarán el siglo XIX y del que la embajada británica de Lord Macartney de 1793 será su primera expresión relevante. No en vano, dicha embajada ocupará páginas de los *Diarios*, con sus preparativos y sus consecuencias, así como la holandesa encabezada por Isaac Titsingh, que tuvo lugar al año siguiente: ambas son detalladas por Agote en tanto que servidor de la monarquía y comerciante¹⁶.

Dichas embajadas pretendían rebajar las limitaciones al comercio extranjero en China, además de ampliar la representación diplomática europea con el establecimiento de legaciones permanentes en Pekín, y tuvieron escaso efecto en el gobierno Qing, algo de lo que el propio Agote y el resto de comerciantes europeos serán conscientes, como se refleja en sus *Diarios*. Como otros observadores de la época, Agote observa también si los representantes ante el emperador hacen la prostración ritual o *koutou*, como en el caso de tres misioneros españoles, Antonio de la Purificación, y sus dos discípulos, Juan Pinto Gomes y Francisco Xavier Callado, que fueron recibidos por el emperador Qianlong en 1792. Dicha prostración emblemizó los agravios de las potencias europeas respecto a China, al suponer un acatamiento del orden tributario tradicional por el que se reconocía la superioridad del Hijo del Cielo, lo que chocaba con el código internacional de tradición europea que daba por supuesta la igualdad entre dos países al reunirse sus representantes¹⁷.

El interés del sobrecargo por la política internacional europea que tiene lugar en el escenario ultramarino es tal vez mayor que por lo que sucede en el interior chino. A las embajadas mencionadas, Agote añade información acerca de los relevos en los cargos de la Compañía Británica, o sobre la llegada de navíos de guerra europeos en Cantón –como los dos británicos que llegan en 1791, en un momento de posible guerra entre España y la Gran Bretaña–. Su carácter de representante de la monarquía se puede ver en su descontento, a la llegada de la corbeta *Atrevida*, de la expedición de Malaspina, cuando al fondear en la isla de Taipa no comparecen ni el sobrecargo británico ni el obispo de Macao. Incluso en algo aparentemente tan desprovisto de implicaciones como las observaciones geográficas o antropológicas del factor, debemos ver nuevamente la agenda imperial, más que una mera voluntad enciclopédica. A raíz de la visita de los príncipes de las islas Palaos a bordo de un buque de la Compañía Británica de las Indias Orientales, lo que refleja el interés británico por un archipiélago cercano a Filipinas, Agote despliega un rico abanico de conocimientos sobre dicho lugar amén del archipiélago de las Carolinas, con descripciones geográficas, mapas, análisis de su lengua e ilustraciones de las embarcaciones del lugar; por último, deja bien claro que la presencia británica no deja de ser un «padrastró a 210 leguas al este de la isla [de] Sámar de Filipinas»¹⁸.

Algo similar se puede decir de la atención que Agote presta por Macao, con un seguimiento más pormenorizado de su situación, de lo que sucede y de su tránsito comercial; no en vano, facilita mapas y descripciones de la ciudad, lo que respondería a un interés estratégico. El enclave portugués no era una colonia *sensu stricto*, sino una cesión de una porción de territorio por parte del gobierno chino, cuya gestión se hacía de manera conjunta entre las autoridades chinas y portuguesas, y entre las que tradicionalmente había reinado cierta cooperación, a pesar de numerosos desencuentros. La vulnerabilidad de un enclave sin medios propios era evidente, y más a raíz de la decadencia del imperio portugués, lo que hacía aumentar las aspiraciones de Gran Bretaña por el lugar –que no en vano ocupará en 1808–, en su búsqueda de un territorio en la costa china. Macao entraba además dentro

15. Junio y julio de 1792, UM FMA R-634. Véase una visión similar a raíz del nombramiento del sucesor del emperador Qianlong en el trono, el futuro emperador Jiaqing; noviembre y diciembre de 1795, R-637. Otro de los lugares comunes de Agote que se ve en las descripciones de China desde entonces, es el retraso de su ciencia y tecnología; véase por ejemplo febrero de 1792, R-634 p. 9.

16. No sabemos si Agote llegó a saber algo de los preparativos de la fallida embajada británica de Charles Cathcart en 1788, puesto que no se conserva el diario de dicho año. El factor habla de la embajada de Macartney, en los *Diarios* de 1792 a 1794, UM FMA R-634 a 636; sobre la de Titsingh, *Diarios* de 1794 a 1795 R-636 y 637. Sobre la embajada de Macartney, CRANMER-BYNG, J. L., ed.: *An Embassy to China. Being the journal kept by Lord Macartney during his embassy to the Emperor Ch'ien-lung, 1793-1794*, Longmans, Londres, 1962. Por lo que hace a la construcción de imágenes sobre China en Europa a lo largo de la historia, MACKERRAS, Colin: *Western Images of China*, Oxford University Press, Londres, 1991.

17. Diciembre de 1793, UM FMA R-635. No hemos hallado referencias sobre dichos misioneros. Sobre De la Purificación, Agote dice en agosto del mismo año que es matemático y menciona sus detalladas observaciones astronómicas.

18. Febrero y mayo de 1791, UM FMA R-633; abril y agosto de 1792, R-634; mayo de 1793, R-635; véase también uno de los dibujos de Agote en UNSAIN, J.M., ed.: *op. cit.*, p. 146. Sobre la articulación de un conocimiento que justifica un orden imperial, véase la obra de SAID, Edward W.: *Orientalism*, Vintage Books, Nueva York, 1978.

de la esfera de intereses españoles, entre los que en ocasiones no se descartaba la posible adquisición del enclave. Pese a los recelos, había una cierta convergencia de objetivos entre las dos desgastadas potencias ibéricas, cuyos establecimientos eran amenazados por los grandes imperios europeos. Los vínculos comerciales ligaban Macao y Manila, y desde la unión ibérica se establecieron ventajas recíprocas para los buques de ambos lugares; así, los españoles eran los únicos extranjeros a los que les era permitida la entrada a Macao, lo que estaba destinado a captar la plata del Galeón y evitar su desviación para Cantón, dando lugar además a fraudes por parte de buques de otros países que obtenían el pabellón español en Filipinas. También recoge Agote de modo puntual las intenciones de ciertos sectores del aparato imperial portugués en ampliar la soberanía sobre Macao, cuando se lo dice un morador «respetable» del que no da el nombre en junio de 1792. No es casual que hable por las mismas fechas de la petición de ayuda de las autoridades del distrito de Xiangshan, del que dependía Macao, frente a la amenaza de la piratería, a lo que los portugueses respondieron con interés, con vistas a pedir contrapartidas que asegurasen la soberanía, una muestra de la interacción, no exenta de tensiones, entre las autoridades chinas y portuguesas¹⁹.

También como reflejo de las inquietudes de Agote en tanto que sobrecargo de una compañía privilegiada, está sus análisis de los sectores comerciales de interés para las autoridades españolas –las pieles o el arroz, como vamos a ver–, o por la presencia española en los circuitos de la región, y más concretamente, en el Sudeste Asiático o en las costas de Fujian. Da detalles por ejemplo de la expedición a Cochinchina de Mariano de Olea en 1792, con una narración del viaje, descripción de lugares y detalles de las contratas hechas con las autoridades locales, con visos a establecer contactos comerciales con Manila; esto explicaría, además, el interés de Agote por la rebelión Tay-Son. Asimismo menciona casos de buques españoles que se acercan al puerto de Xiamen («Amoy», «Emuy»), en la provincia de Fujian, en el que las embarcaciones con bandera española procedentes de Manila eran admitidos en tanto que procedentes de los circuitos del sur (*Nanyang*), ruta que sin embargo no era muy utilizada; copia, por ejemplo, la correspondencia mandada por Pedro Antonio de Escuzza, capitán de la fragata *Dorada*, que entra en el puerto en octubre de 1792²⁰.

3. LA FACTORÍA EN CANTÓN: COMERCIANTES Y PRODUCTOS

Los *Diarios* de Agote son unas anotaciones personales y no unos libros de contabilidad o balances, ni hay demasiado detalle de las negociaciones o los pedidos efectuados por la Compañía en Cantón. No obstante, los datos recopilados por su autor, no del todo sistemáticos, son de sumo interés para ver los intereses en China de la Real Compañía de Filipinas y del comercio europeo en general. Por un lado hay constantes comentarios y valoraciones sobre aspectos concretos de algunas negociaciones, que como vamos a ver, tienen un interés estratégico, y por el otro, aporta apéndices con relaciones algo detalladas de las embarcaciones que entran y salen por Cantón y Macao, especificando en ocasiones los nombres de los navíos, la nacionalidad, sus capitanes y sus cargamentos, si bien en otras sólo aporta resúmenes anuales de productos²¹.

La necesidad de abrir directamente una delegación en Cantón se impone poco después de la creación de la Compañía, a principios de 1786, cuando el propio Manuel de Agote es llamado por los

19. Febrero, abril y junio de 1792, UM FMA R-634 p. 9; junio y julio de 1793, R-635; se puede ver uno de los planos de Macao en RILOVA JERICÓ, C.: «Encontrado entre las sombras...», p. 97. La reciprocidad comercial se estableció desde la unión de coronas ibéricas en 1580, y se mantuvo tras la restauración portuguesa; las condiciones eran más ventajosas, no obstante, para los españoles. Véase GUIMARÃES, Ângela: *Uma relação especial. Macau e as relações luso-chinesas (1780-1844)*, BookSurge Publishing, Lexington (Kentucky), 2008, y PIREZ, Benjamim Videira: *A viagem de comércio Macau-Manila nos séculos XVI a XIX*, Centro de Estudos Marítimos de Macau, Macao, 1987. Sobre la piratería, ANTONY, Robert James, ed.: *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers: Violence and Clandestine Trade in the Greater China Seas*, Hong Kong University Press, 2010.

20. Sobre las expediciones a Cochinchina, con copia de la carta de Olea desde Da Nang («Tourane»), julio de 1792, UM FMA R-634; véase asimismo abril de 1793, R-635; se puede ver un estandarte dado por uno de los Tay-son a Olea en RILOVA JERICÓ, C.: «Encontrado entre las sombras...», p. 94. En cuanto a la carta de Escuzza, con precios y funcionamiento del comercio en Xiamen, octubre de 1792, R-634. Podemos hacernos una idea de la navegación española por la región en CHAUNU, Pierre: *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)*. *Introduction Méthodologique et Indices d'activité*, S.E.V.P.E.N., París, 1960.

21. Agote registra entradas y salidas prácticamente en todas las temporadas, pero no hay las de 1787-88, 1789-90, 1795-96 ni 1796-97 (tanto por los *Diarios* que no se conservan, los de 1788 y 1796, como por omisión del autor); sí aporta una relación más detallada del cargamento de retorno de la *Nuestra Señora de la Concepción*, alias *Clive*, en la que Agote abandonó la factoría en diciembre de 1796; hay además un resumen total de los productos traídos por buques españoles y portugueses en Macao en las de 1793-94 y 1794-95. En los registros de la Compañía Británica de las Indias Orientales podemos hacernos una idea de los cargamentos totales de la Compañía de Filipinas para complementar a Agote, aunque debe tenerse en cuenta que son cantidades totales de productos representativos –importaciones de plata y algodón, exportaciones de té y sedas–; los registros de la Compañía Británica están en MORSE, Hosea Ballou: *The Chronicles of the East India Company trading to China, 1635-1834*, Routledge, Nueva York, 2000 (1ª edición, Clarendon Press, Oxford, 1926), vol. II.

directores para crear la factoría en 1787. Se pretendía llevar un mayor control en el suministro de géneros de China y rebajar costes de transacción, además de hacer un seguimiento de las operaciones del comercio de la peletería del Pacífico en el que la Compañía se estaba implicando; el aumento del tránsito de arroz filipino para China en esas fechas también hace pensar en un mayor interés en general por el comercio chino en el archipiélago. Hasta la creación de la factoría, la Compañía se servía de sus homólogas europeas para el acopio de productos asiáticos en el puerto de Manila: mientras que las compañías francesa y sobre todo británica eran sus principales suministradoras de productos indios y chinos, la holandesa (Compañía Unificada de las Indias Orientales, *Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, VOC) lo era de las especias de Insulindia²².

Las atribuciones de la factoría se fueron ampliando con el tiempo. Desde 1790, se ofreció a los comerciantes de Manila el poder consignar mercancías a una comisión moderada, lo que queda recogido en los *Diarios* en los nombres de los barcos sin entrar en más detalles. En 1796, justo antes de la partida de Agote, se permitió el comercio directo desde la factoría con América, al mismo tiempo que dejaba de depender de la dirección de Manila, que se suprimía, pasando a depender directamente de la Junta de Gobierno en Madrid. La factoría de Calcuta no se abrió hasta 1796, por la importancia aún relativa del comercio con la India por aquel entonces²³.

En los *Diarios* podemos ver, además, los nombres del factor segundo, Julián de Fuentes, que tras la partida de Agote pasará a ser primero hasta el año 1800; posteriormente, Fuentes sería elegido en 1818 como director de la Compañía. En otras ocasiones se menciona a José Manuel de Izaguirre, joven de lenguas que en 1790 tenía 15 años y era protegido de Fuentes, y a quien posteriormente hallamos como oficial de la factoría en 1805, cuando pasará a Manila²⁴.

Agote no da detalle de los negocios de la Compañía con el resto de corporaciones europeas, pese a haber indicios al respecto en otras fuentes, especialmente con la británica. Sí menciona a menudo los principales janistas con los que la Compañía mantuvo relaciones comerciales, aunque más por sus vehementes afirmaciones de «amistad» que por los pormenores del comercio. Vemos así las preferencias por las casas de Pan Qiguan, «Puankehua», padre e hijo, y Cai Wenguan, «Munqua», a los que se podría añadir otro janista, Chitai, que estaban al frente respectivamente de las casas Tongwen hang, Fengyuan hang (que pasó a denominarse Wanhe hang), y Tongchang hang. Especialmente los Pan y Cai, fueron miembros destacados de los establecimientos dedicados al comercio al por mayor con los extranjeros en Cantón; Pan Qiguan padre (cuyo nombre personal era Zhencheng), y Cai Wenguan (Cai Shiwen), además, fueron portavoces del *cohong*, y formaban parte de familias dedicadas desde hacía varias generaciones a este sector. La familia Pan, de origen fujianés, tenía conexiones con el comercio de Manila y Fujian, lo que tal vez explique sus relaciones con la Real Compañía de Filipinas; hay indicios de que el padre de Pan Zhencheng había vivido en la colonia española, donde se había dedicado al comercio con Quanzhou («Chincheo», «Chancheo»), en Fujian, y se habría convertido al catolicismo, como tantos otros chinos instalados en Filipinas; padre e hijo, además, habrían aprendido el castellano. Pan Zhencheng obtuvo una posición dominante en el sector por encima del resto de casas cantonesas, que mantuvo su hijo Yudu, y se especializó en el comercio de la seda. En cuanto a Cai Wenguan, tras varios años de malos negocios, acabó siendo también uno de los principales comerciantes en el sector en la década de 1790 mientras ejercía de portavoz del *cohong*, frente a unos competidores más jóvenes e inexpertos, con una importante porción de negocio con la Compañía Británica de las Indias Orientales. Debe decirse de paso, que en la caracterización de los comerciantes chinos, la visión de Agote es sumamente favorable, de manera totalmente opuesta a la de los funcionarios y al gobierno en su conjunto²⁵.

22. Agote dice haber presentado un plan en 15 de agosto de 1787 para la apertura de dicha factoría; UM FMA R-629; véase también carta de Agote a Mariano Luis de Urquijo, San Lorenzo del Escorial en 16 de noviembre de 1800; R-354, núm. 26.

23. DÍAZ-TRECHUELO, M^a L.: *op. cit.*, pp. 78, 211-212.

24. DÍAZ-TRECHUELO, M^a L.: *op. cit.*, p. 169. En cuanto a Izaguirre, agosto de 1790, UM FMA R-632 p. 121 nota al pie; también «Estado de los individuos empleados en la Real Compañía de Filipinas en sus factorías [...]», 31 de diciembre de 1807, Archivo General de Indias, Filipinas, 992. El factor facilita asimismo un plano de la factoría española en abril de 1789, R-631; se puede ver en RILOVA JERICÓ, C.: «Encontrado entre las sombras...», p. 96.

25. Las fuentes europeas se suelen referir a los comerciantes chinos con transliteraciones no estandarizadas de sus títulos honoríficos, que a menudo pasaban de padres a hijos y que facilitamos, entrecomilladas, por ser las únicas utilizadas en gran parte de la bibliografía; al margen de los títulos honoríficos, indicamos también sus nombres personales. En el caso de Chitai, hemos mantenido la versión europea al no hallar su nombre chino. Agote facilita una útil lista de todos los janistas, con los nombres de sus casas en caracteres chinos; junio de 1792, UM FMA R-634. Basamos los detalles sobre los comerciantes chinos, nombres y actividades, tanto en CHEONG: *op. cit.*, como en LIANG Jiabin: *Guangdong shisan hang kao*, Guoli bianze guan, Taipei, 1937, además de HUMMEL, Arthur W., ed.: *Eminent Chinese of the Ch'ing Period (1644-1912)*, United States Government Printing Office, Washington D. C., 1943.

A partir del registro que hace el factor de los barcos españoles y los productos que llevan, podemos hacernos una idea durante sus años en China de los intereses españoles en el comercio con dicho país. La Compañía compra en Cantón los productos que son de esperar por parte de una corporación monopolística en China, pero mientras otras se centran especialmente en el té –que la Compañía compraba en menores cantidades, para su reexportación a los países del norte de Europa–, vemos una clara preponderancia por el acopio de textil, sedas y algodones, en formas diversas, que iba tanto para Filipinas como para América y la Península. Entre los productos de exportación, además, debe añadirse la loza. A cambio, introducía productos de plantación filipinos a los que podía acceder con relativa facilidad y no faltos de demanda, como el arroz, el algodón en rama, el añil y muy especialmente, las maderas, que adquieren cierto protagonismo durante estos años (el ébano y el sapán, «sibucao», pero no el sándalo como en años posteriores); también vemos cargamentos de nácar, cueros de carabao, así como exquisiteces de la gastronomía china como el pepino de mar («balate»), el nido de salangana y la aleta de tiburón; debe decirse asimismo que no hay aún menciones al abacá. Otro renglón que debe destacarse y que durante los primeros años de la factoría en China tendrá importancia son las pieles de nutria y foca del Pacífico americano, que se cambiaban por azogue, y también procedente de América, la cochinilla.

De las importaciones americanas tendría mayor importancia la plata en moneda, como se ha venido viendo. En Agote podemos ver un cierto detalle de los cargamentos de plata de la Real Compañía de Filipinas, que darían fe del aporte suplementario que supuso la creación de dicha corporación en la liquidez del mercado cantonés y su participación en los flujos mundiales del metal, lo que generó el interés de sus homólogas europeas. La Compañía, además, tenía acceso a las fuentes de plata a través de sus factorías americanas, y suponía un aporte no mediatizado en el mercado asiático. No en vano, aparecía en uno de los momentos de mayor expansión del comercio europeo en China hasta la fecha, lo que afectó de pleno a los problemas de liquidez de la Compañía Británica en un mercado en el que no había productos que compensasen las compras de manufacturas chinas, y en el que sólo tenía demanda dicho metal. El mal estado de las finanzas de ésta en la India, resultado de la evasión fiscal y de las constantes necesidades de las campañas militares en el interior del Subcontinente, venía agravado por las mayores necesidades de moneda en el mercado cantonés fruto de la Commutation Act de 1784, que aumentaba exponencialmente la demanda de té en Gran Bretaña. La guerra de independencia americana entre 1779 y 1785, además, afectó al tráfico del Galeón y a las existencias globales. Por aquellas fechas, la Compañía Británica decidió reducir sus remesas en plata a China desde la India al faltarle la moneda en ésta, confiando en varias alternativas, entre las que estaba el aporte de los barcos estadounidenses, y habría que preguntarse hasta qué punto la creación de la Real Compañía de Filipinas no influyó en dicha decisión²⁶.

Los registros de Agote al respecto no son homogéneos, y facilita los totales de plata por nacionalidades solamente en las temporadas de 1788-89 y de 1790-91, además de un total sólo del año 1791. De este modo, en 1788-89, la Compañía aporta 1.324.000 pesos fuertes de un total de 6.040.000 (y siendo los segundos tras los de la británica, con 2.328.000 pesos)²⁷. En la de 1790-91, la Compañía de Filipinas sólo llevó 12.000 pesos fuertes, a los que deben añadirse 10.000 de un buque particular manileño, de un total de 5.200.000, de los que 4.100.000 iban a bordo de 24 embarcaciones de su homóloga británica²⁸. En el total de 1791, que es de 2.442.247 pesos, sólo están los 27.000 llevados por la *Dorada*, y ninguno por la Compañía, frente a los 1.000.000 de la británica así como 600.000 de un buque particular británico procedente de Manila –que desde 1789 quedaba abierto a los buques extranjeros– y 18.000 de 14 barcos particulares británicos procedentes de Malabar y Coromandel²⁹.

26. Hay una relación del interés suscitado en los registros de la Compañía Británica de las Indias Orientales y el acopio de tejidos indios a cambio de plata; asimismo, en la última temporada de Agote en China, la Compañía de Filipinas efectuó un cuantioso préstamo de 250.000 pesos fuertes a aquélla, debido a su escasez en el tesoro de Cantón, y además, aceptó renovarlo por un año más hasta finales de 1797; MORSE, H.B.: *op. cit.*, pp. 122-125 y 279-280; DERMIGNY, L.: *op. cit.*, vol. II, pp. 756-758.

27. Marzo de 1789, UM FMA R-631. El factor incluye además la plata de los buques particulares indios, en 180.000 pesos fuertes, los de la Compañía danesa, 568.000, la sueca, 544.000, la holandesa, 520.000, la francesa, 356.000, y los buques estadounidenses, 220.000.

28. Febrero de 1791, UM FMA R-633. El buque particular es seguramente el *Nuestra Señora del Rosario*, capitán Maruri. Además de estas cantidades, están los 390.000 pesos fuertes de la Compañía danesa, los 248.000 de un barco estadounidense, los 220.000 de dos buques de la Compañía holandesa y la misma cantidad por parte de la francesa.

29. Diciembre de 1791, UM FMA R-633; deben añadirse los 276.000 pesos fuertes llevados por la Compañía francesa, habiendo tres buques particulares franceses más de los que se desconoce el cargamento según el factor, así como 233.448 de la Compañía holandesa y 189.526 de la sueca.

Más adelante, Agote no aporta cifras totales por temporada, pero justo desde entonces registra la plata junto con el resto de productos de los cargamentos de los buques. Así, en la de 1792-93, la plata llevada por españoles hace un total de 764.227 pesos fuertes: en la *Nuestra Señora de la Concepción*, de la Compañía de Filipinas, se introducen 328.491, y en los particulares *Buen Viaje* y *Divina Pastora*, 292.736 y 143.000 pesos fuertes respectivamente³⁰. En la de 1793-94, sólo se recoge el *Rey Carlos*, de la Compañía, que introduce 400.000 pesos fuertes (y 1.000 más a cuenta de particulares), mientras que en la de 1794-95, el único barco español que entra, nuevamente el *Divina Pastora*, lleva 276.910³¹.

Al margen de la plata, hay un par de productos de los que Agote hace un cierto seguimiento por motivaciones estratégicas. Se trata sobre todo del sector de la peletería, que daría lugar a las confrontaciones británicas y españolas en la costa americana del Pacífico septentrional por la extensión de sus respectivos dominios, y en menor medida, el del arroz filipino. En el caso de las pieles, se desarrollaron varios proyectos a gran escala en el imperio español que implicaban su recolección, el transporte para China y su venta para obtener azogue a cambio, imprescindible para la minería de la plata. Sin embargo, hubo no pocos problemas desde el punto de vista comercial en el sector. A los choques europeos por el dominio del negocio, había que añadir la prohibición transitoria a su introducción en China en 1791 –motivada, al parecer, por desacuerdos de la corte de Pekín con la rusa, gran interesada en el sector–; al mismo tiempo, las pieles acabaron por saturar el mercado y su demanda cayó. Si al principio Agote se lamenta del poco provecho que le sacan los españoles –y dice mandar una propuesta al respecto a la dirección de la Compañía en 1788–, posteriormente lo hará del mal estado del negocio debido al exceso de oferta, que hace bajar el valor del producto³². No obstante, sólo da detalles parciales de estas negociaciones, y vemos menciones a nombres y actores implicados que deben complementarse con otras fuentes; su interés tiene, además, un condicionante político y estratégico, al margen del comercial propiamente dicho.

De las iniciativas españolas al respecto, la primera y más destacada fue la de Vicente Vasadre y Vega, que en 1787 obtuvo permiso de las autoridades mexicanas para el envío de pieles de California a cambio de azogue: tras superar escollos burocráticos en México, varios problemas con el comprador chino y el deterioro de la primera partida, un segundo cargamento fue puesto a cargo de la Compañía de Filipinas. Agote menciona a Vasadre como «el destinado de las pieles», que le acompaña a bordo del *Santa Florentina*, el barco que lleva al nuevo factor a su puesto en noviembre de 1787, en el que tal vez sería el segundo viaje de aquél a China. En la primera de las relaciones de buques y cargamentos que aporta Agote, la de la temporada 1788-89, se incluye un cargamento de 1.749 pieles de nutria a bordo de uno de los buques de la Compañía de aquel año, que se puede identificar como la segunda de las partidas de Vasadre, que había llegado a Manila a bordo del *San José*, como se recoge en otras fuentes. El cargamento de retorno de dicho buque es sobre todo de textiles, pero no demasiado azogue –sólo 6 picos–. Agote no aporta gran cosa más, sin hablar de las negociaciones que él y Fuentes hicieron con su comprador –probablemente el janista Shi Zhonghe, «Shy Kinqua», de la casa Eryi hang–, a quien vendieron la partida junto con otra nueva a cambio de 300 picos de azogue. Tampoco habla de los desencuentros con Vasadre, quien finalmente abandonó el sector³³.

Hubo una nueva negociación de un envío de 7.127 pieles a cambio de azogue llevada a cabo por Vicente Memije a finales de 1790 –y entre las que estaban algunas de las recogidas por Esteban José Martínez, que había protagonizado el incidente de Nutka el año anterior–. Agote recoge la llegada del paquebot *Nuestra Señora del Rosario*, capitán Maruri, con 5.550 pieles de nutria –además de 5.574 picos de madera de sapán–, en noviembre de 1790, que se encontró con graves problemas al no

30. La Compañía Británica facilitó a Lord Macartney un estado del comercio europeo en China en 1792, en el que se registra la entrada de dos buques españoles, uno de los cuales llevaría 5.229 picos de palo de Campeche –en vez de sapán–, correspondientes a la *Clive*, valorados en 10.458 taeles, y unos 150.000 taeles en plata; no se recogen barcos españoles en las salidas; MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, pp. 201-204.

31. *Diarios* de 1793 a 1795, apéndices, UM FMA R-635 a 637.

32. Febrero de 1790, UM FMA R-632; octubre de 1793, R-635. En cuanto a la prohibición, mayo de 1792, R-634; p. 478, y MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, p. 185. En cuanto a la peletería, BERNABEU ALBERT, Salvador: «Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave», en ANTÓN BURGOS, F.J., y RAMOS ALONSO, L.O., eds.: *Traspasando fronteras: el reto de Asia y el Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Centro de Estudios de Asia, Universidad de Valladolid, 2002, vol. I, pp. 471-484, y GIBSON, James R.: *Otter Skins, Boston Ships, and China Goods. The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785-1841*, University of Washington Press, Seattle, 1992.

33. Noviembre de 1787, UM FMA R-630; «Nota de la carga conducida por los barcos de la Compañía española [1788-89]», *Diario* de 1789, R-631; BERNABEU ALBERT, S.: *art. cit.*, pp. 474-478. Hemos identificado al janista implicado en esta transacción por el nombre dado por Bernabeu Albert, «Guingua», que identificamos con Shi Zhonghe, del que no sabemos su título honorífico más que en su forma europea, «Shy Kinqua». El *pico*, «picul», en inglés, es el término usado para referirse al *dan*, medida de peso china que según distintas fuentes estaría entre los 50 y los 70 kg.

poder hallar a ningún *fiador*, porque su cargamento dependía de un individuo ajeno a la Compañía de Filipinas, lo que hacía dudar de su solvencia: sin mencionar el nombre de Memije, puede que éste se trate de su cargamento al coincidir las fechas. Finalmente, el paquebot lleva de retorno 456 picos de azogue además de otros efectos de China. Posteriormente, el factor da una cifra alternativa de la cantidad extraída por Memije, del que entonces sí facilita el nombre, y que asciende hasta los 833 picos³⁴.

En agosto de 1791, tras la prohibición de las pieles decretada por la corte de Pekín, Agote menciona nuevamente a Memije, quien al parecer le acompaña desde Macao a Cantón para socorrer a la balandra *Princess Royal*, barco con pabellón español de origen británico, cuyo cargamento de 3.333 pieles a cuenta de la Real Hacienda española es retenido: Memije y Agote se encargaron de negociar con las autoridades chinas para evitar su confiscación y tratar de mandarlas de vuelta para Manila, lo que finalmente fue concedido, tras un periodo de depósito en la Aduana de Macao de cinco o seis meses. Al levantarse la prohibición, en mayo de 1792 consiguen un permiso para ventilarlas y enajenarlas, pero en febrero del año siguiente siguen en mal estado y con poca salida. También menciona el factor que tras la prohibición van llegando a lo largo de 1791 cinco barcos estadounidenses y uno francés, aunque sólo se centra en la recién mencionada *Princess Royal* y en el *Argonaut*, buque que finalmente partirá de China, y tras fracasar en sus intentos en vender su cargamento en Corea y Japón –según cuenta Thomas Beale, de Cox & Beale, a Agote–, obtendrá el permiso de las autoridades chinas para su embarque en un buque de la Compañía Británica y su envío a Europa, donde finalmente se venderá a un precio muy bajo³⁵.

En realidad, el sobrecargo obvia informaciones de transcendencia política respecto a estos dos buques, tal vez por suponer que el lector está al corriente, pero no es casual que se detenga en las vicisitudes de estos barcos: ambos habían sido apresados por Martínez en San Lorenzo de Nutka en 1789, y la *Princess Royal* había obtenido el pabellón español en Manila, probablemente tanto para esquivar problemas con las autoridades españolas como para poder acceder al puerto de Macao, lo que motivaría un seguimiento de sus movimientos por parte de la maquinaria imperial española, de la que la Compañía de Filipinas formaba parte. Según los registros de la Compañía Británica, los factores españoles recibieron orden del Capitán General de Filipinas –por aquel entonces, Félix Berenguer de Marquina– para entregar el buque a su capitán, Thomas Hudson, así como al del *Argonaut*, James Colnett, en el mismo estado en que se encontraba antes de ser apresado por Martínez. Ante la ausencia de los dos capitanes, Agote y Fuentes propusieron devolver la *Princess Royal* a la propia Compañía Británica, algo que rechazan sus sobrecargos dado su mal estado, evitando de este modo el tener que hacerse cargo de las pieles encerradas en la Aduana de Macao, al arbitrio de los funcionarios chinos, y de ahí que finalmente los españoles se hicieran cargo de la partida. Años después, en una comunicación al Secretario de Estado, Agote confirma que tanto el Capitán General como la Real Audiencia de Filipinas le confían servicios acerca de las desavenencias con Gran Bretaña a raíz de la peletería y el choque en Nutka, sin detallar más³⁶.

No en vano, al no tener interés político para la monarquía española, Agote no detalla el caso del *Nootka* de Cox & Beale, que en julio de 1791 llevaba un nada despreciable cargamento de hasta 8.000 pieles que también se encontró con problemas a su arribo. Sí menciona una negociación de una partida de pieles que llegó en el *Divina Pastora*, capitán Félix Ruiz, en 1793, con unos tales Blades y Pereiro a bordo, quienes negocian 1.477 pieles de nutria con el janista Chitai tras haber desestimado a Liu Zhangguan («Chunqua»), según carta que los implicados españoles le mandan a Agote; en el cargamento de vuelta del buque había sobre todo textiles, loza y algo de azogue, sólo 9 picos³⁷.

34. Noviembre de 1790, UM FMA R-632 p. 132; *Diario* de 1791, apéndice, R-633; *Diario* de 1792, apéndice, R-634; BERNABEU ALBERT, S.: *art. cit.*, pp. 477-478. Agote cuenta cómo piden a Pan Qiguan, Lu Wenguan, Chen Zuguan, Shi Zhonghe y Geowqua (al frente del Yuanshun hang) para que sean *fiadores*. El *fiador* o *baoshang ren* era el janista que se responsabilizaba de gestionar el tránsito de las embarcaciones por la ría de Cantón, recaudar las tasas y encargarse de la conducta de su tripulación, y a cambio tenía participación en los negocios que llevase a cabo el buque.

35. Marzo, junio, agosto y diciembre de 1791, UM FMA R-633; mayo de 1792, R-634; febrero y octubre de 1793, R-635; véase también al respecto MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, pp. 185-187. El edicto imperial que levanta la prohibición es de 30 de abril de 1792. Cox & Beale era una de las pocas casas privadas británicas que la Compañía Británica se vio forzada a permitir en Cantón desde 1783, dedicada a los relojes y cajas de música en un primer momento, pasando al comercio de las pieles y el opio posteriormente; GREENBERG, M.: *op. cit.*, pp. 22-27.

36. BERNABEU ALBERT, S.: *art. cit.*, pp. 477-478; MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, pp. 185-187; carta de Agote a Mariano Luis de Urquijo, San Lorenzo del Escorial, 16 de noviembre de 1800, UM FMA R-354, núm. 26.

37. Sobre el *Nootka*, MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, p. 187. Anteriormente, había sido portugués y fue comprado en Macao: el factor menciona la presencia de un buque denominado *San Juan Bautista* justo en esa fecha con un cargamento de pieles, lo que puede hacer pensar que se trate de su nombre portugués; el hecho de que no conste en el registro de buques españoles llevado por Agote apuntaría también en esta dirección; julio de 1791, UM FMA R-633. En cuanto al *Divina Pastora*, marzo de 1793, R-635; dicho navío llevaba además un cargamento de 143.000 pesos fuertes, 1.121 picos de sapan y productos filipinos, como se recoge en el apéndice en el mismo tomo. No hemos hallado esta negociación en ninguna otra fuente. El nombre personal de Liu Zhangguan, que se hallaba al frente de la casa Dongsheng Hang, era Liu Dezhang.

Otro sector del que hay movimiento a la apertura de la factoría es el del arroz: aunque aparentemente parezca menos trascendente que el de las pieles, es probable que las autoridades españolas le prestaran interés en un momento en el que están mirando por el desarrollo económico de Filipinas, como harán posteriormente en momentos en los que escaseaba en China, fruto de las malas cosechas o los desórdenes internos, lo que se veía como una oportunidad de desarrollo para el arroz filipino. En los registros de la Compañía Británica se indica que en la temporada de 1787-88, coincidiendo con el establecimiento de la factoría, llegaron tres barcos españoles con cargamentos de arroz, de los que se nombra sólo el *Santa Florentina*, que era el que trasladó a Agote a China; esto coincidía, además, con una hambruna en la provincia de Guangdong. Según los registros de los *Diarios*, el mismo navío llevó un cargamento principalmente de arroz –7.847 picos– en la temporada de 1788–89, además de nácar y otros productos filipinos. En una ocasión, en 1791, Agote cuenta cómo en los alrededores de la isla de Hengqin («ilha da Montanha»), al oeste de Macao, suelen esconderse los barcos de Manila que en años recientes llevan el arroz, para esquivar las tasas de medición impuestas por las autoridades chinas, «y estar más libres de las impertinencias de los chinos»; el lugar, además, era frecuentado por los traficantes de opio, cosa que no escapa a las observaciones del factor³⁸.

Dicho interés se refleja en las distintas ocasiones en las que insiste en las oportunidades para el arroz filipino, como en abril de 1791, a raíz de la sequía en China, así como por la revuelta de Lin Shuangwen como la que según Agote tiene lugar en Henan en 1795, por la necesidad de avituallar a los ejércitos Qing. Debe decirse que, en tiempos de escasez, las propias autoridades chinas fomentaban la importación de arroz, y eximían de la medición a los barcos que sólo llevasen dicho producto en sus bodegas: precisamente tras los desacuerdos con el intendente de las aduanas (*hubu*) de Macao por la medición de un barco manileño, el *Caballo Marino*, capitán Joaquín Pablo Indart, en marzo de 1795, las autoridades provinciales decretaron dicha exención. En la respuesta que le hacen llegar varios altos funcionarios chinos, firmada por todos los janistas, piden al sobrecargo Agote que solicite en Manila el aumento de la exportación de arroz³⁹.

4. UN SISTEMA PROBLEMÁTICO

La estancia de Agote al frente de la factoría de la Real Compañía de Filipinas en Cantón coincide con un periodo de crisis del sistema comercial extranjero en su conjunto. Al carácter sumamente deficitario del comercio europeo en China, en el que no hay ninguna importación rentable pese a los constantes intentos en hallar una –lo que hacía necesario llevar plata, no siempre fácil de adquirir–, se le suma la crisis del modelo de compañía privilegiada, coincidiendo con el inicio de la larga transición que supuso el ciclo revolucionario europeo, que afectó profundamente al modelo comercial y económico vigente durante el siglo XVIII. De modo paralelo, se dan durante las décadas de 1780 y 1790 varios casos de insolvencia entre los janistas, cosa que afecta a no pocos negocios extranjeros, a lo que deben añadirse los problemas resultantes de un sistema excesivamente restrictivo para los europeos como eran las estipulaciones del sistema comercial de Cantón. Todos estos elementos no escapan de la visión del factor getariarra, sobre los que da una opinión más formada al serle mucho más familiares que los del estado político y social de China: con todo, Agote se sumaría a las voces europeas críticas que abogaban por un cambio en el sistema, que relajase las restrictivas estipulaciones cantonesas.

Pese a las observaciones iniciales de Agote respecto al comercio de las pieles, que veía con dolor cómo los españoles no aprovechaban su abundancia en las costas de todo el Pacífico americano, en seguida observa los efectos de su exceso de demanda. No sólo las pieles: el factor se queja de cómo el mercado cantonés es inundado por los comerciantes europeos con productos que no son de primera necesidad, tratando de evitar el tener que llevar plata, que según Agote, escasea fruto de la decisión de la Compañía Británica de las Indias Orientales de reducir sus remesas para China. De este modo, Agote analiza en octubre de 1794 el exceso de algodón en rama en China, llevado por los

38. Mayo de 1791 y apéndice, UM FMA R–633; el cargamento de retorno del *Santa Florentina* fue sobre todo té –2.665 picos– además de algo y de loza y bastantes textiles. MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, p. 136.

39. Noviembre de 1787, UM FMA R–630; abril de 1791, R–633; marzo de 1795, R–637. El *Caballo Marino* no aparece en los registros de Agote.

barcos particulares procedentes de la India, y en febrero de 1795 –momento en el que el comercio cantonés se halla en un estado «deplorable y ruinoso» sin precedentes– el de los textiles de alta calidad tales como los paños chamelotes y las sargas, que incluso utilizará la gente más humilde en Cantón, según el factor, como no mucho antes había sucedido con los relojes, las cajas de música o el ginseng, entre otros productos⁴⁰.

Pese a sus problemas de liquidez, la Compañía Británica de las Indias Orientales no sólo no deja de mantener una posición hegemónica sino que además, la consolidó, y perduró hasta 1833, contrariamente a sus homólogas. Los problemas de las compañías no faltan en las anotaciones de Agote, cuyo análisis no recae en una crítica del modelo privilegiado y sí en el carácter deficitario del comercio cantonés que causa dichas caídas. Ejemplo de ello son la disolución de las compañías francesa y danesa, de los problemas de la holandesa –que efectivamente, por aquel entonces había perdido el gran protagonismo del que había gozado antaño–, además de las dificultades de la compañía sueca –de la que salieron solamente dos buques en 1788 y 1789 con té, cuyos cargamentos no pudieron vender en los puertos de Inglaterra ni en su propio país–. No hay en las observaciones de Agote ninguna valoración del estado de la Real Compañía de Filipinas en tanto que corporación privilegiada⁴¹.

De modo paralelo tenían lugar distintas quiebras de las casas chinas con el monopolio del comercio extranjero en Cantón, y no de modo casual. A los problemas intrínsecos de las propias casas así como las excesivas exacciones impuestas por las autoridades chinas, deben añadirse las malas prácticas europeas, que Agote también contempla. Tratando de esquivar la falta de liquidez, las grandes compañías solían forzar a las casas chinas la compra por debajo de su coste real de productos innecesarios –especialmente tejidos de lana, con poquísima aceptación en China– y el adelanto de las partidas que les estaban destinadas, especialmente las del té, según Agote. A pesar de todo, el factor guipuzcoano insiste en la grandísima confianza que reina entre los comerciantes chinos y los europeos, algo que forma parte de los lugares comunes de las visiones europeas del momento sobre China⁴².

Como era de esperar, Agote prácticamente identifica la corrupción funcionarial como único motivo por el que no se sostienen las casas chinas, y aporta diversos ejemplos. De este modo, cuenta en octubre de 1794 cómo Pan Qiguan hijo le ha mostrado su intención de retirarse al cabo de un año o dos porque teme no aguantar más el negocio por culpa de las exacciones, inquietudes parecidas a las que le han expresado Cai Wenguan, Pan Zhixiang («Ponqua») y Wu Peiguan («Puiqua») entre otros. Tras el retiro de Chitai a principios de 1793 –que el factor lamenta debido a sus buenas relaciones con la Compañía de Filipinas–, Agote explica cómo sus ganancias no dan como para soportar el mantenimiento de una casa janista, ni del pago de las cuotas del *cohong*, donde hay que poner dinero para los obsequios que deben hacerse constantemente a las autoridades, el emperador, el *zongdu*, el *hubu* y otros cargos, además de los gastos contraídos por las quiebras del resto de colegas, regalos para los nuevos funcionarios, sus aniversarios, etc.⁴³

La ruina de los distintos janistas es objeto de seguimiento constante en los *Diarios*. Son ejemplo de ello la de Wu Zhaoping («Eequa»), la de Chen Zuguan («Chowqua»), y el más sonado de todos, el de Shi Zhonghe («Shy Kinqa»); menciona también cómo Chitai es puesto en la cárcel en 1795 por las cantidades que debe a los suministradores del té. También hay un seguimiento de la situación de Pan Zhixiang, así como de Yang Bingguan («Pinqua»), que era un «botiquero», es decir, comerciante fuera del *cohong*, aunque Agote lo recoge como un janista más⁴⁴. El sobrecargo se hace eco también de las duras penas que les imponen las autoridades chinas, tanto las condiciones de encar-

40. Octubre de 1794, UM FMA R-636 p. 71; febrero de 1795, R-637.

41. Noviembre de 1791, UM FMA R-633.

42. Abril de 1791, UM FMA R-633.

43. Febrero de 1793, UM FMA R-635; octubre de 1794, R-636; Pan Zhixiang («Ponqua») estaba al frente del Dacheng hang y no sabemos su título honorífico más que en su versión europea; Wu Peiguan («Puiqua»), cuyo nombre personal era Wu Bingjun) es el fundador de la célebre Yihe hang.

44. Sobre Wu Zhaoping (al frente del Fengtai hang y del que desconocemos en chino el título honorífico), abril y agosto de 1791, UM FMA R-633. La ruina de Chen Zuguan (cuyo nombre personal era Chen Wenkuo, a cargo del Yuanquan hang) está en octubre y noviembre de 1792, R-634. La de Shi Zhonghe se rumorea desde finales de 1792, véase noviembre de 1794, R-636 pp. 78-79; enero, abril, mayo, junio, julio, octubre, noviembre y diciembre de 1795, R-637. La de Chitai, está en julio de 1795, R-637; véase también precedentes en febrero de 1793, R-635, cuando la Compañía de Filipinas está entre sus pocos clientes. En cuanto a Pan Zhixiang, 8 de noviembre de 1794, R-636 p. 79. La de Yang Bingguan, cuya casa era el Longhe hang, está en diciembre de 1791, R-633. Sobre las distintas quiebras, MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II y CHEONG: *op. cit.*

celamiento como el destierro a Ili, en Xinjiang, como fueron los casos de Wu Zhaoping y de Shi Zhonghe; en este último caso, el factor facilita un retrato del janista con los grilletes puestos⁴⁵. También detalla Agote el nombramiento de cuatro nuevas licencias tras tantas quiebras –hasta seis en poco tiempo– en marzo de 1792, a casas que ya tenían un sólido comercio con los europeos: se trata de Ye Renguan («Yanqua»), Lu Maoguan («Mowqua»), además de los mencionados Wu Peiguan y Pan Zhixiang⁴⁶.

Tanto la práctica de los obsequios a los altos cargos del funcionariado como las penas que se les imponían, se explican por la pertenencia de los janistas, en cierto modo, a la burocracia imperial, al ser considerados *guanshang*, «comerciantes funcionarios» a los que se delegaba funciones administrativas sobre el comercio. Así, participaban del ritual de cortesía habitual en las élites letradas y funcionariales chinas, y eran sometidos a penas similares a las recibidas por los funcionarios que no cumplían con su deber.

Vemos en ocasiones las consecuencias que suponen las quiebras para los intereses extranjeros, como es el caso del comandante de la *Dorada*, Pedro Antonio de Escuzá, a quien Wu Zhaoping debe 22.668 pesos, que el *cohong* acuerda devolverle a plazos durante cuatro años. Más complejo fue el caso de Shi Zhonghe, de quien Agote detalla las deudas de cada compañía y particulares, aunque sus existencias acumuladas permiten saldarlas en dos o tres años. El sobrecargo menciona las pérdidas ocasionadas a la Real Compañía de Filipinas por los 500 picos de canela que le compraron, a los que se deben añadir los gastos de salida con los que Shi se había comprometido a correr, como era costumbre entre los janistas: Agote escribe una petición al *hubu* a través de Pan Qiguan, y finalmente una orden imperial trató de garantizar que todos sus acreedores cobrasen sus deudas⁴⁷.

Mayores son las quejas de Agote respecto a las restricciones del sistema, del mismo modo que sus homólogos europeos, especialmente cuando hay alguna mínima reforma por la que las autoridades chinas quieren ejercer un mayor control sobre el comercio extranjero o hacer cumplir las leyes del país, métodos por los que además hacían afirmación de su autoridad. Así, al final de su cuarta temporada en China, en marzo de 1791, Agote lamenta que el *hubu* obligue desalojar la factoría española, lo que no se había hecho hasta entonces pese a estar estipulado por las leyes del sistema, algo que ningún comerciante europeo cumplía ya⁴⁸. En agosto de 1791, ante la quiebra de Wu Zhaoping, se establece que todo buque extranjero que salga de Cantón deberá hacerlo habiendo saldado todas las deudas con los janistas, lo que Agote percibe como un ataque a la grandísima confianza que hay entre europeos y chinos; a raíz de esto, explica las grandes dificultades que surgen para hallar *fiadores* para los navíos europeos; en 1792, se impone que Chitai sea el único *fiador*⁴⁹. Otro ejemplo del esfuerzo de las autoridades chinas por hacer cumplir las normas del sistema fue la persecución de los «botiqueros» en septiembre de 1791⁵⁰. Especial protagonismo ocupan las «vejaciones» de los funcionarios chinos, por los que el factor no oculta su animadversión y de las que aporta no pocos ejemplos; se lamenta, además, de que los europeos no hagan un frente común en contra⁵¹.

Otro de los elementos problemáticos de la situación de los extranjeros en el sur de China lo hallamos sugerido en los *Diarios*: se trata de la administración de la jurisdicción penal sobre aquéllos. Tanto en Cantón como en Macao, los extranjeros se resistían a ser gobernados por las leyes chinas, lo que en el enclave portugués venía complicado por la administración mixta. Particularmente los británicos aspiraron a la extraterritorialidad, para regirse por sus propias leyes al margen de las chinas, lo que dio lugar a no pocas tensiones y a demostraciones de autoridad por uno y otro lado. Dicha pretensión fue una de las principales reivindicaciones de las embajadas ante el emperador y una de las raíces de la primera guerra del opio. La cuestión afloraba siempre a raíz de uno u otro incidente: en 1791 estalló en Macao por el asesinato de tres súbditos chinos cometido por Pedro Ronquillo, un mestizo de Iloílo, lo que dio lugar a la reclamación china a las autoridades portuguesas de entregar a tres naturales de Filipinas para su ajusticiamiento además del propio acusado. Sin desarrollar la cuestión de la jurisdicción,

45. Junio de 1795, UM FMA R-637. El retrato se puede ver en UNSAIN, J.M., ed.: *op. cit.*, p. 146.

46. Marzo de 1792, UM FMA R-634. Los dos primeros, cuyos nombres personales eran Ye Shanglin y Lu Wenwei, están al frente del Yicheng hang y del Guangli hang.

47. Sobre la deuda de Wu Zhaoping a Escuzá, agosto y septiembre de 1791, UM FMA R-633; en cuanto a la de Shi Zhonghe, véase nota 44.

48. Marzo de 1791, UM FMA R-633.

49. 20 de agosto de 1791, UM FMA R-633; junio y julio de 1792, R-634.

50. Septiembre de 1791, UM FMA R-633.

51. Agosto y noviembre de 1790, UM FMA R-632 pp. 118 y 132; octubre de 1791, R-633; julio de 1795, R-637.

Agote recoge el asunto, que entonces dio de que hablar, y es de observar que el sobrecargo de la factoría española no reclame para sí ningún tipo de autoridad sobre el nativo filipino, lo que podría ser tanto un acatamiento del *statu quo* sinoportugués como el no reconocimiento de la condición de súbdito de la corona española a un «indígena». Finalmente el acusado fue ejecutado en el enclave portugués, y en dicho acto el Procurador del Senado y el Juez portugués fueron insultados y golpeados, al mismo tiempo que los moradores fueron apedreados, algo que motivó un duro rechazo desde Lisboa y que dio argumentos a los partidarios de reforzar la soberanía portuguesa⁵².

Al margen del funcionamiento del sistema comercial cantonés y de los negocios de la Compañía de Filipinas, los *Diarios* de Agote también nos dan una pincelada de la vida en la comunidad comercial europea en Cantón. El factor getariarra apenas habla de los negocios que la Compañía mantenía con sus homólogas europeas, pero sí de sus conversaciones con los sobrecargos del resto de compañías, especialmente la británica y la holandesa. Narra por ejemplo el viaje de placer –del que toma anotaciones geográficas de interés de la cercanía de Macao– a la isla de Shangchuan, al oeste en la costa de Guangdong, que tuvo lugar entre los días 13 y 19 de mayo de 1791, junto con los representantes holandeses y británicos, que invitaron a Fuentes y Agote. Asimismo, en no pocas ocasiones aporta las opiniones de los representantes de la Compañía Británica de las Indias Orientales y de los comerciantes privados Cox & Beale; de John Henry Cox, además, aporta una biografía tras su fallecimiento en 1791. Otros detalles son las visitas de las autoridades chinas, especialmente del *zongdu* Fu Kang'an⁵³.

5. LA CUESTIÓN DEL OPIO

Otro de los temas tratados por Agote y que merece un mayor detenimiento es el del opio, no porque el factor le preste una atención ostensiblemente mayor que a otros temas, sino por su relevancia posterior en la historia china, un asunto que en años recientes ha sido objeto de redefiniciones procedentes de la historia social y que aquí no haremos más que mencionar. En efecto, se han hecho aproximaciones al opio que prescinden de los juicios morales y la alarma social contemporáneos acerca de los psicoactivos, situándolos en su coyuntura; se han relativizado además las consecuencias negativas para el organismo derivadas de su consumo, y se han replanteado sus efectos psicoactivos, que no son los que le atribuyen las visiones exoticistas de lo «oriental» más allá de los propiamente narcotizantes, lo que no debe hacernos perder de vista el gran riesgo de dependencia que entraña. El opio era de uso habitual en ambos extremos del continente euroasiático, para aplicaciones mayoritariamente medicinales, y su consumo moderado y «recreativo» era refrendado socialmente salvo en casos de exceso⁵⁴.

A lo largo del siglo XIX, se gestarán paulatinamente unas visiones negativas del opio, predecesoras de las actitudes actuales respecto a los psicoactivos, a ambos lados de Eurasia. En China, el anatema se inició con la prohibición del emperador Yongzheng en 1729, más orientada a cuestiones relacionadas con la legitimación moral de la dinastía, algo de importancia fundamental en un sistema político de inspiración confuciana, ante la reacción de alarma frente a los vertiginosos cambios que tenían lugar en la sociedad china, entre ellos, la adopción del opio, un producto foráneo de aparición relativamente tardía en China. A todo esto, durante las primeras décadas del siglo XIX se irán añadiendo las motivaciones puramente económicas, al atribuirse a las ventas de opio que tenían lugar en Cantón la tremenda escasez de plata que azotaba el país. En efecto: la mayor parte del opio consumido en China procedía de la India, cuya producción y distribución corría a manos de los

52. Octubre y noviembre de 1791, UM FMA R-633. El asunto Ronquillo motivó el ataque al Senado del Secretario de Estado de Marina y Ultramar, Martinho de Melo e Castro, en un opúsculo a favor de la ampliación de la soberanía portuguesa; GUIMARÃES, A.: *op. cit.*, pp. 63-64. Los nativos filipinos solían formar parte de muchas tripulaciones en embarcaciones de la región y tenían fama de pendericeros; véanse más casos en PIRES: *op. cit.*, p. 66; sobre Ronquillo, pp. 81-82. Otro de los incidentes que por aquella época suscitó graves desencuentros al respecto fue en 1784 el del buque británico *Lady Hugues*, que al disparar salvar mientras entraba a Cantón provocó un muerto y tres heridos; Agote no habla de él; MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, pp. 99-109.

53. En cuanto al viaje a Shangchuan, mayo de 1791, UM FMA R-633; dicha isla también es conocida en las fuentes europeas como «San Juan», «Sanción» o «Sanchón», lugar en el que murió Francisco Javier. En cuanto al fallecimiento de Cox, octubre de 1791, R-633.

54. De la amplia bibliografía reciente que redefine el papel del opio en la sociedad y economía chinas, deben tenerse en cuenta las imprescindibles de ZHENG Yangwen: *The Social Life of Opium in China*, Cambridge University Press, 2005 y DIKÖTTER, Frank, LAAMANN, Lars y ZHOU Xun: *Narcotic Culture. A history of drugs in China*, C. Hurst & Co. Publishers, Londres, 2004. Téngase también presente el artículo fundacional de NEWMAN, R. K.: «Opium smoking in Late Imperial China: A Reconsideration», *Modern Asian Studies* 29, 4, Cambridge University Press, 1995, pp. 765-794; PAULÈS, Xavier: *L'opium. Une passion chinoise (1750-1950)*, Payot, Paris, 2011.

comerciantes europeos –especialmente británicos, del que tenían prácticamente el monopolio–, y entraba por el puerto de Cantón de contrabando. Aun así, las motivaciones que explicaron el «hambre de plata» en China fueron muchísimo más complejas y diversas⁵⁵.

Agote es un simple observador del comercio del opio que ya tiene lugar en el sur de China a finales del siglo XVIII, y lo ve con el distanciamiento del que no entra a participar en él, lo que no significa que no siga su desarrollo. De este modo, recoge los principales aspectos del sector del «anfión» –como se denominaba el opio en Filipinas–, sin grandes dramatizaciones, y con importantes omisiones en su exposición, que en este caso no se deben a motivaciones políticas sino quizás por desconocimiento o desinterés. El opio era ya un producto lucrativo que a lo largo de la edad moderna formaba parte del segmento privado de los cargamentos de los buques de las compañías privilegiadas, siempre en cantidades pequeñas; en tiempos de Agote, comienza a observarse un crecimiento de dichos cargamentos, que pasarán a ocupar bodegas enteras de barcos de compañías privadas. Por esas fechas, se pasa de los 700 cajones anuales para 1770 a los 1.200-1.500 en 1780 y los cerca de 4.000 en 1790, lo que coincide con los años del factor guipuzcoano, crecimiento que se explica por la consolidación de las plantaciones de la Compañía Británica de las Indias Orientales en Bengala, que aseguran el suministro de un producto con una gran garantía de calidad, y además por el inicio de la competencia que suponían las variedades de las regiones occidentales de la India. Agote mismo da cifras anuales en el puerto de Macao, que por aquel entonces acumulaba nueve décimas partes del total del tráfico que entraba por el sur de China: en 1793, entraron en el enclave portugués un total de 1.507 cajones; en 1794, 1.029, pasando a los 2.656 en 1795. No estamos hablando todavía del estallido del sector de la pasta de adormidera que tendrá lugar durante el siglo XIX hasta el inicio de la primera guerra del opio, en 1839⁵⁶.

La sustancia hallaba salida en China y empezaba a ser uno de los principales productos que se podían ofrecer a cambio de las compras de manufacturas chinas evitando un dispendio en plata, aunque por esas fechas el algodón en rama indio era todavía de mayor importancia. Agote no parece prefigurar el futuro del sector, en el que no ve más que problemas, pero no por cuestiones morales sino por los grandísimos riesgos e incertidumbres que conlleva: el propio factor lo explica por su carácter de contrabando, por las persecuciones oficiales chinas y los ataques de la piratería, además de las prácticas especulativas de riesgo que abundan en los puertos de Cantón y Macao. A los factores indicados por el sobrecargo habría que añadir la especulación también en la India así como la diversificación de las fuentes de suministro, a pesar de los intentos de la Compañía Británica en establecer un mayor control y monopolio. Dicho suministro era incontrolable, y la demanda, impredecible, sometida a las persecuciones oficiales chinas, lo que daba lugar a tremendas oscilaciones en su precio y a estancamientos periódicos, problemas todos ellos que se perpetuarán durante las décadas siguientes. La importancia creciente del sector se reproduce en un mayor seguimiento paulatino en los *Diarios*.

El primero de los problemas del comercio del opio que Agote recoge es el de la persecución funcional, por su carácter de contrabando. Entre marzo y mayo de 1791 tienen lugar varios acontecimientos a raíz de la presencia de dos embarcaciones inglesas con las bodegas cargadas de opio en la cercanía de Macao, una en el fondeadero de Hengqin, y el otro en las inmediaciones de Taipa, lo que sería un precedente al sistema de depósitos flotantes que caracterizaría el contrabando del opio desde 1820 en la isla de Lingding («Lintín»). No en vano, Agote denomina al primero de los fondeaderos «bahía inglesa» o «bahía de Ynglaterra», voz que era habitual en Macao, lo que ilustra la nacionalidad de sus frequentadores más habituales, que llevaban a cabo el contrabando con el beneplácito de las autoridades portuguesas, al mismo tiempo que también fondeaban los buques con el arroz filipino, como hemos visto. Dicha presencia provocó la alarma de los funcionarios del distrito de Xiangshan, bajo cuya jurisdicción se encontraba Macao, y que exigieron al Senado de dicha ciudad que actuase al respecto; los portugueses respondieron que no podían hacer nada al hallarse

55. Véase LIN, Man-houng: *China Upside Down: Currency, Society, and Ideologies, 1808–1856*, Harvard University Asia Center, Cambridge (Massachusetts), 2007 y POLACHEK, James M.: *The Inner Opium War*, The Council on East Asian Studies, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts) y Londres, 1992.

56. *Diarios de 1793 a 1795*, UM FMA R-635 a 637; GUIMARÃES, A.: *op. cit.*, p. 261. Sobre el dominio europeo del sector del opio y su relación con el mantenimiento de sus estructuras imperiales, véase sobre todo TROCKI, Carl A.: *Opium, Empire and the Global Political Economy. A study of the Asian opium trade, 1750-1950*, Routledge, Londres y Nueva York, 1999. La cantidad media de cajones de opio que entrará por el mercado cantonés estará alrededor de los 4.000 anuales, y crecerán desde entonces de manera exponencial, pasando de los 5.459 de 1821-22 a los 9.035 de 1823-24, los 12.231 de 1826-27, los 21.985 de 1832-33, hasta los 40.200 que confiscó el comisionado imperial Lin Zexu al estallido de la guerra del opio; TROCKI, C.A.: *op. cit.*, p. 95.

fuera del alcance de su demarcación, algo que sin embargo era discutible. Agote cuenta cómo el desagrado se apodera de las autoridades chinas y muy especialmente, del *zongdu* Fu Kang'an, tras la constatación de que en los libros de cuentas del insolvente Wu Zhaoping («Eequa»), había tanto muestras de su implicación en el tráfico, además de la de su padre, como evidencias de la presencia de un paquebot usado como almacén permanente del opio traído por los barcos procedentes de la India. Muy seguramente se trate del mismo paquebot que el propio Agote ve en la excursión a Shangchuan con los sobrecargos de la las compañías británica y holandesa en mayo: si bien el factor no facilita su nombre, sí nos dice que sus propietarios son la casa de Cox & Beale, que lleva dos años fondeado allí para el transbordo, distribución y venta de la mercancía y así enajenarla «a un precio más ventajoso, y con menos riesgo por ser artículo prohibido». Cuenta cómo va armado con dieciséis cañones, con empalmetado y red de combate, para resistir a los ataques piratas y que el propio Beale le ha dicho que tiene intención de abandonarlo y redistribuir a su tripulación. Posteriormente, menciona cómo el Senado macaense compra un buque a Cox & Beale, para combatir la piratería –algo, dice el factor, a lo que la casa ya está acostumbrada–; muy probablemente se trate del mismo barco⁵⁷.

A raíz de los acontecimientos mencionados, Agote presta más atención al tema, recoge las entradas de los barcos con opio en Cantón y Macao, con su procedencia y a menudo el número de cajones que llevan, centrándose más en los que fondean en el enclave portugués, con los nombres de los capitanes, propietarios y consignatarios: esto es debido a que la ciudad portuguesa acumulaba un segmento de negocio mucho mayor que Cantón, por la mayor facilidad con la que se movía la sustancia en el enclave portugués en comparación con Cantón, bajo una vigilancia más estricta de los funcionarios chinos. Desde 1793, además, Agote facilita un cálculo del total anual de precios y cajones que entran por Macao y en ocasiones, de Cantón. El sobrecargo no suele aportar detalles de las contratas de opio, ni dice quién vende ni quién compra, salvo en contadas ocasiones. Por el lado chino, además del recién mencionado caso de Wu Zhaoping, en una ocasión asegura también que Pan Zhixiang compra una partida en Macao, sin dar la cantidad, a 330 pesos fuertes por cajón, a cambio de «tutenaga» y mahones al macaense Manuel Pereira. No aporta muchas pistas más acerca de la participación europea, si bien sí sabemos de Cox & Beale –que siendo entonces la única casa privada era la que llevaba gran parte del sector, algo en lo que Agote no entra a detallar–, y menciona además los buques portugueses procedentes de Bombay, entre cuyos consignatarios se repiten los nombres de Manuel Vicente Barros, José Mendes de Araújo, Januário Agostinho de Almeida (barón de São José de Porto Alegre) y Joaquim Carneiro Machado, entre otros⁵⁸.

Agote facilita varios ejemplos de oscilaciones de precios: en los resúmenes totales que aporta en 1794 y 1795 para el puerto de Macao, el valor del cajón de opio pasa de los 400 a los 200 pesos fuertes respectivamente. Asimismo, de los 2.647 cajones que se acumulan en el enclave en junio de 1795, cuyo precio Agote calcula que debería ser de 313 pesos y medio, de los que no se pueden obtener más que 260, en noviembre éste cae hasta los 180 pesos en el opio del año, y a 240 el del anterior⁵⁹. En un par de ocasiones, además, hace un análisis pormenorizado de los costes que supone la compra y traslado desde la India del opio que se vende en China, incluyendo el pago de derechos, comisiones y fletes, para calcular el margen de beneficio, que concluye que es demasiado ajustado, en 1793 y 1794⁶⁰. También indica cómo el precio viene muy determinado por los imprevisibles aportes que hay en el mercado: de este modo, en junio de 1794, a la llegada en Macao de los cargamentos de los buques procedentes de Bengala *Lucônia* e *Indústria*, propiedad de Joaquim Carneiro Machado y de Manuel de Souza respectivamente, el precio cae: a los 200 cajones del año anterior, deben añadirse los 1.029 de la *Lucônia* y otra cantidad sin determinar aportados por el otro navío⁶¹.

57. 17 de marzo, y mayo de 1791, UM FMA R-633; marzo y junio de 1792, R-634. Agote copia literalmente los decretos –«chapas»– escritas al respecto.

58. El factor dice además poseer el contrato que hicieron Pan y Pereira, y lo pone como ejemplo de la bajada de los precios en Macao, aunque se trata de un caso extremo puesto que el opio está a 400 pesos el cajón; septiembre de 1794, UM FMA R-636 pp. 67-68. Durante las décadas siguientes, estos macaenses o sus descendientes seguirán implicados en el sector, del que el barón de São José de Porto Alegre será el caso más destacado. En cuanto a la «tutenaga», se trata de una aleación de estaño, plomo y algo de cobre que se fabricaba en China aunque en otras fuentes se dice que es cinc extraído de dicho país; los mahones o «portomahones» son un tejido fuerte de algodón fabricado en Nanjing.

59. 1794, UM FMA R-636, apéndice; junio y noviembre de 1795, y apéndice, R-637.

60. Junio de 1793 y junio de 1794, UM FMA R-635; R-636 pp. 50-52. El desglose de 1793 se hace partiendo de los casos del *Medusa*, propiedad de Januário Agostinho de Almeida, la *Lucônia*, de Joaquim Carneiro Machado, y el *Efigênia*, de Manuel Vicente Barros; en el segundo año, facilita un desglose más detallado del *Lucônia*.

61. Junio de 1794, UM FMA R-636 pp. 50-52.

Pese a los riesgos del sector, los lucros podían ser cuantiosos, lo que atrajo a un mayor número de actores e hizo aumentar las prácticas especulativas, que Agote desaprueba. Habla de comerciantes que compran con letras que después no pueden pagar, del uso –y ruina– de las arcas públicas macaenses, así como de la práctica del monopolio, cuando uno o varios comerciantes quieren asegurarse el sector comprando todas las existencias del mercado para imponer un precio, y «dar la ley a los compradores chinos», proveyendo así un ancho margen de beneficio, a menudo con resultados catastróficos debido al imprevisto exceso de oferta. Ejemplo de ello es el caso del capitán Canning, del buque británico *Nonsuch*, que al llegar a China, esperando una subida de precios, se abstuvo de vender y compró todas las existencias que pudo, pero se encontró en enero de 1792 que, al haberle sido imposible venderlas, no podía pagar una letra al tesoro en Cantón de la Compañía Británica, que había girado para financiar dicha compra; finalmente, según el factor, en abril se traslada a Hengqin para vender sus existencias. El macaense Manuel de Souza trató asimismo de hacerse con todo el opio de Huangpu en otoño de 1794, al margen de 400 cajones en manos de armenios, esperando poder imponer un precio de 600 pesos por cajón; en noviembre, sin embargo, hubo un exceso de oferta sin precedentes, lo que hizo caer el precio hasta los 260⁶².

El sobrecargo alerta del endeudamiento resultante de dichas prácticas de riesgo, que dan lugar a una situación crítica en Macao en 1795, cuando los comerciantes se ven incapaces de pagar las obligaciones contraídas con las instituciones públicas, además de prestamistas particulares, y no tienen más remedio que malvender sus bienes para poder pagar sus deudas. Esto fue la causa de la bancarrota del propio gobierno de la ciudad, al originarle un descubierto de 450.000 taeles, según cifras de Agote. La situación crítica es tal que el Senado discute la posibilidad de levantar la prohibición a la entrada de los barcos extranjeros así como la que priva a los portugueses admitir mercancías extranjeras a flete, lo que atañía también al opio, cosa que finalmente no se hizo. Dicha prohibición se contravenía constantemente, con el beneplácito gubernamental, que incluso imponía una tasa de entrada, pero la novedad suponía la posibilidad de que fuera reconocido por el gobierno de la ciudad, celoso de la protección de los intereses portugueses en el comercio, viendo cómo la mayor porción del negocio del opio efectivamente pasaba por Macao, pero beneficiaba a los extranjeros. En 1795, la cantidad consignada a testafellos doblaba la de los cajones traídos por los propios comerciantes del lugar, y junto con los depósitos flotantes hacía que unos dos tercios del opio de la ciudad fuese dominado por manos extranjeras, con la connivencia oficial. Los extranjeros, además, gozaban de condiciones mucho más favorables en el sector al poder acceder a sus primeras ventas en Bengala antes que la competencia británica. De este modo, el factor observa la dependencia de la arruinada Macao de los aportes del opio procedente de Bengala para su supervivencia, aunque la mayoría de cajones no estén consignados por portugueses: en junio de 1795, sólo lo están unos 600 o 700 de un total de 2.647 acumulados en la ciudad. Agote parece hacerse eco así de las discusiones que tienen lugar en el Senado macaense acerca de la incautación de hasta 1.300 cajones en el *Lucónia*, del ya mencionado Machado, que se habían introducido de contrabando y que habían sido consignados por británicos en Bengala, lo que había dado lugar a una investigación sobre dicho buque. Finalmente, las autoridades macaenses perdonaron la deuda de los comerciantes en 1799⁶³.

Otro de los elementos descritos por Agote que aumenta la peligrosidad del tráfico es la piratería: en 1795, el factor señala las dificultades de los juncos de la ciudad de Quanzhou en llegar a Cantón, cuyos propietarios eran de los más importantes compradores del opio del sur, para venderlo a los comerciantes del interior, lo que pone en serios aprietos a los seis u ocho comerciantes cantoneses –de los que el factor no facilita el nombre– que en años anteriores dominaban el negocio. La situación de éstos empeora además por el acoso funcional, tanto por las multas como por las sumas exigidas para tolerar el tráfico⁶⁴.

En las reservas de Agote no hay, no obstante, ningún tipo de planteamiento moral, lo que no significa que en ocasiones puntuales se pueda ver una cierta desaprobación del abuso del opio, sin prefigurar aún las grandes condenas que dominarán las visiones europeas sobre China en el siglo XIX.

62. Sobre Canning, 31 de enero de 1792, UM FMA R-634 pp. 4-5; abril de 1792, R-634. Los registros de la Compañía Británica recogen cómo entre junio y septiembre sus agentes consiguen pagar al tesoro de la Compañía en Cantón parte de la deuda contraída; MORSE, H.B.: *op. cit.*, vol. II, pp. 76, 199 y 258; GREENBERG, M.: *op. cit.*, p. 109. En cuanto a De Souza, noviembre de 1794, R-636 p. 79; todavía en noviembre de 1795 hay otro sujeto –del que Agote no da el nombre– que acumula entre 500 y 600 cajas en un barco en Huangpu; noviembre de 1795, R-637.

63. Junio de 1794 y junio de 1795, UM FMA R-636 pp. 50-52 y R-637; GUIMARÃES, A.: *op. cit.*, pp. 66-72.

64. Febrero de 1792, UM FMA R-634 p. 9; junio y noviembre de 1795, R-637.

Hay algunas menciones puntuales de consumo de opio entre los chinos que le rodean, como es el caso de Wu Haoguan («Houqua»), tras su ruina y huida posterior en 1788, que Agote atribuye a su «perdición»:

«[...] su desidia soberbia, y el vicio terrible del anfión, privándose días enteros; creo ser el origen principal de su perdición, pues, ¿qué negociante prudente puede celebrar ninguna contrata con un hombre de esta naturaleza?»

Algo similar ocurre tras la muerte de Chen Zuguan («Chowqua») en marzo de 1789, al no hallarse a nadie que continúe su negocio, cuando se descarta a uno de sus hijos por tener el hábito de «chupar anfión». Más adelante, al analizar las constantes quiebras de los janistas, se pregunta si no tendrá algo que ver el consumo, aunque el factor se decanta más por la presión funcional. Debemos situar dicha condena en el contexto en el que surgió, cuando aún no se había formado el tópico del chino de aspecto macilento adicto al opio –que se daba en casos extremos, que los detractores de la sustancia tendieron a exagerar–, emblema del estado de crisis generalizado, de la profunda «perversión» de la civilización china, y en definitiva, de China como el «enfermo de Asia». El factor no veía aquí más que la causa de la ruina comercial, sin desarrollar segundas lecturas de tipo moral, lo que no es poco teniendo en cuenta su negativa valoración de la civilización china⁶⁵.

Agote se centra solamente en el opio una vez entra en China, pero no analiza su origen, ni su complejo sistema de producción, dominado por las plantaciones de la Compañía Británica de las Indias Orientales en Bengala, ni la delegación que dicha corporación hace de su traslado y distribución al comercio privado tras subastar el opio en Calcuta, o las prácticas especulativas que allí tienen lugar⁶⁶. Tampoco se ve la importancia de los ingresos del opio en las finanzas de la Compañía, quizás porque aún no habían adquirido la transcendencia que alcanzaron en el siglo XIX⁶⁷. En los últimos años hace mención a las variedades del opio, con nombres más bien confusos que no ilustran un conocimiento pleno: concretamente, las variedades de Patna y Benarés, si bien no menciona el Malwa en ningún momento⁶⁸. Debemos tener en cuenta que durante la estancia de Agote no se ha creado la factoría de Calcuta de la Compañía de Filipinas –lo que tiene lugar en 1796–, cosa que permitía a sus miembros acceder a las redes de producción, obtención y distribución en la India. Tampoco entra a detallar sus canales de distribución por el interior chino, ni tampoco de su recepción o consecuencias en la sociedad china, algo que se explica no sólo por el desinterés o desconocimiento acerca de lo chino, sino también por la falta de alarmismo al respecto.

Muy seguramente Agote descartó en principio entrar en el negocio al menos a nivel privado, dadas las reservas constantes que muestra en los *Diarios*, su prudencia, y sobre todo, la falta de contactos suficientes en Calcuta, al no haberse abierto aún la factoría de la Compañía allí. Muestra de su escepticismo está en la única ocasión en la que menciona una remota posibilidad de participación española en el tráfico del opio, a raíz de una propuesta hecha por «un comerciante acreditado en la Yndia» que se encontraba entonces en China, de quien no da el nombre ni especifica la nacionalidad, aunque muy seguramente sea británico. En 1793 dicho individuo le sugiere usar la ruta de Manila para Xiamen como vía de sustitución de la plata en dicho comercio, al haber mucho consumo en Fujian, en el caso de que se permitiera su introducción en Manila para su reexportación. Como hemos mencionado previamente, a los buques de dicha ciudad, les era permitida la entrada en Xiamen. El factor, sin embargo, aun «si fuese dable que la tal concesión fuese conseguida», ve riesgos en una vía comercial no explorada previamente, sin extenderse mucho en el tema ni recordar los riesgos que entraña el contrabando. Según los datos aportados por el factor, el opio de los buques de Bengala que se vende en Cantón por 400 o 600 pesos por cajón, recibe en Fujian 800 y hasta 1.200 y 1.300 pesos el cajón⁶⁹.

65. Enero y marzo de 1789, UM FMA R-631; noviembre de 1792, R-634. Wu Haoguan (Wu Guoying) era el padre de Wu Peiguan («Puiqua»), y se hallaba al frente del Talai hang; véase nota 43; en cuanto a Chen Zuguan, nota 44.

66. Dicha solución iba destinada a evitar problemas con las autoridades chinas así como para la obtención de liquidez en el tesoro de Cantón, puesto que los comerciantes privados canjeaban sus ganancias de las ventas del opio a cambio de letras.

67. Los ingresos del opio acabaron suponiendo, *grosso modo*, el 20% del total de las finanzas de la Compañía Británica, no su ingreso más lucrativo, siéndolo el de la tierra, pero sí de los más seguros, sin intermediarios; de ahí que Carl A. Trocki llegase a asegurar que sin opio no habría sido posible el Imperio Británico; TROCKI, C. A.: *op. cit.*, pp. xiii, 26–32 y 51.

68. Los nombres usados por Agote son vacilantes y poco claros pero hacen pensar en dichos lugares: «Patanà», «Patama», y «Baan», «Baar», referidos probablemente a Patna y Benarés; UM FMA R-636 y 637.

69. Agosto de 1793, UM FMA R-635. Dicha vía será explorada por las casas privadas, incluidas las españolas, en la década de 1820.

No sólo Agote, sino que la propia Compañía de Filipinas como tal parece descartar entrar en el negocio, al menos a gran escala: posiblemente algunos de sus buques llevarían pequeños cargamentos de opio en sus bodegas, y a nivel privado, éste era habitual en las transacciones que tenían lugar entre los comerciantes en Cantón, incluso para el aval de préstamos. En el siglo XIX hay casos puntuales en los que la Compañía entra como tal en el negocio a gran escala, si bien se mostrará reacia, seguramente por los mismos motivos que los del factor, y será desde finales de la década de 1810 que sus empleados entrarán en el negocio a nivel privado⁷⁰. Tampoco menciona Agote a ningún particular de Manila que introduzca opio en China. Es imaginable que ni al factor ni a la Compañía les satisficiera el carácter de contrabando de su comercio, lo que daba lugar a grandes riesgos, en concreto, el de la confiscación y las consiguientes pérdidas en el negocio. Agote, además, se muestra en varias ocasiones contrario al tráfico ilícito en general –al de las pieles y al del salitre, cuya introducción también fue prohibida en China, aunque no se pronuncia en el caso del opio–, un medio inaceptable para una compañía que representa los intereses de la monarquía, y por el que el Emperador, dice, tomaría un mal concepto del Rey de España, en consonancia con el papel de representante que ejerce el factor⁷¹.

6. CONCLUSIÓN

Los *Diarios* de Manuel de Agote suponen un testimonio del papel de la Real Compañía de Filipinas en el comercio europeo en China de finales del siglo XVIII, del que dicha compañía fue un participante activo. De este modo, los *Diarios* dan voz a una participación todavía ignorada en la caracterización del comercio cantonés como fue la española, que aunque no tuvo ni mucho menos el peso de las grandes compañías europeas, ejerció un papel diferenciado, en el que la proximidad de Filipinas, la adquisición del téxtil y su conexión con la plata en un mercado siempre falto de liquidez fueron sus elementos distintivos. Se trata así de un testigo valioso y en primera persona, algo que lo distingue de los registros conocidos hasta la fecha sobre la Compañía de Filipinas, y no sólo eso: los *Diarios* son una fuente de primer orden para entender en su conjunto el funcionamiento del comercio europeo en China justo antes de las guerras napoleónicas, y no del mero papel español que, dicho sea de paso, todavía requiere un mayor estudio. Los *Diarios* reflejan además que Agote y la Compañía de Filipinas son una pieza del entramado imperial español y europeo. A pesar de pertenecer a un imperio en declive, el borbónico, precisamente su presencia en Asia y el Pacífico son reflejo de las maniobras de la dinastía para consolidar la sostenibilidad de las colonias y revitalizar la preponderancia internacional de la monarquía hispánica.

De este modo, la Compañía miraba de vincular las distintas regiones del imperio entre sí, y fomentar la economía filipina, tanto en programas de renovación interna como ligándola a los circuitos del comercio regional e internacional. La rivalidad europea se refleja no sólo en las maniobras en el Pacífico sino también en la posesión de una compañía monopolística en el comercio asiático, que tantos beneficios dio al resto de potencias europeas. Con el establecimiento de la factoría en Cantón en 1787, además, la monarquía española obtenía un agente en China, escenario cada vez más importante de la carrera imperial. El comercio entraba en el programa de expansión imperial: de este modo, el conocimiento reflejado en los *Diarios* no corresponde a una inquietud puramente divulgativa sino también de legitimación de una agenda imperial, en la que la exploración y el saber son seguidos de cerca por la expansión comercial y territorial.

De ahí que la visión que Agote ofrece sobre la China del momento, a finales de la era Qianlong, esté en consonancia con unos intereses, con el acatamiento del orden imperial europeo, sin especial interés en conocer la realidad interna del país y denunciando las restricciones al comercio y a la representación diplomática de los europeos, así como el sometimiento a la «tiranía» china, que se mani-

70. Hablamos en China de las casas de Lorenzo Calvo y C^a y de la de Yrisarri y C^a (en la que además estaba James Matheson como socio principal, el que junto con William Jardine fundaría posteriormente la célebre casa de Jardine, Matheson & Co.). En Calcuta, estará la casa de Manuel Larruleta y C^a, y su continuadora, Mendieta, Uriarte y C^a. La principal fuente de los negocios privados españoles en el comercio asiático está en el Jardine Matheson Archive, conservado en la Biblioteca de la Universidad de Cambridge; trato estas cuestiones en mi tesis doctoral, en proceso de elaboración; véase además CHEONG, W.E.: *Mandarins and Merchants. Jardine Matheson & Co., a China agency of the early nineteenth century*, Curzon Press, Londres, 1979; FRADERA, J.M.: «Opio y negocio, o las desventuras de un español en China», *Gobernar Colonias*, Península, Barcelona, 1999, pp. 129-152.

71. Este rechazo al contrabando se ve sobre todo al negociar la partida de la *Princess Royal*, agosto de 1791, UM FMA R-633.

fiesta en forma de corrupción. En esto, pese al carácter ilustrado del Agote divulgador, el sobrecargo se muestra totalmente contrario a los «panegiristas» de lo chino, cuyas visiones idealizadas habían dominado el conocimiento acerca de China en el siglo de las Luces europeo: ambas posturas, debe decirse, utilizan de modo análogo una lente distorsionadora. Asimismo, Agote ejercería de informador de sus superiores en el gobierno de la situación de las potencias rivales y sus progresos en China. Al margen de esto, merecería una reflexión a parte saber si las informaciones aportadas por Agote tuvieron su repercusión no sólo entre sus superiores en la Compañía, sino también entre los del gobierno.

Gracias a los *Diarios* de Agote podemos ver con algo de detalle los intereses de la Real Compañía de Filipinas en el comercio cantonés y los actores con los que interactúa, poniendo nombre a los janistas con los que hace contratos, y viendo su participación en la compra sobre todo de textiles, sedas y algodón, además de loza y en menor medida, té, así como en la introducción de productos filipinos, y muy especialmente arroz y maderas, pieles del Pacífico y plata americana, el que tal vez fue el renglón por el que más interés mostraron los colegas europeos de Agote en los circuitos asiáticos.

El factor vasco indica además los rasgos del sistema comercial cantonés, del que observa con mayor conocimiento que la realidad china del momento los problemas que lo aquejan, la poca salida de los productos que los europeos quieren introducir en Cantón y las dificultades en obtener plata, así como las restricciones chinas, las extorsiones de los servidores del gobierno chino, y las constantes ruinas de los janistas, que afectaron a no pocos negocios europeos. Asimismo, es un observador de cerca del ascenso del comercio del opio, del que da una visión negativa pero ni mucho menos por cuestiones morales sino estrictamente comerciales, por su carácter de contrabando, la imprevisibilidad del sector y las prácticas especulativas de los que entran en él, elementos de los que pone no pocos ejemplos.

Debe indicarse que el no haberse conservado el tomo perteneciente a 1796, el año de partida de Agote, nos ha privado de conocer sus visiones acerca de varios elementos de cierta transcendencia, tanto para la caracterización del personaje como para las actividades de la Compañía, así como su visión acerca de cuestiones relevantes que tuvieron lugar en China. No sabemos si el factor, cosa poco probable, indicó más elementos que motivasen su partida al margen de la enfermedad, ni si tuvo algo que ver la eliminación de la dirección en Manila en dicho año. Tampoco sabemos si tenía algo que decir respecto al inicio del comercio directo de la factoría española en China con América –lo que abarataba los productos de la Compañía al no tener que pasar por Filipinas y que supuso uno de sus ramos de mayor lucro–, o respecto a la creación de la factoría en Calcuta, que también tuvo gran importancia en el desarrollo posterior de la Real Compañía de Filipinas. En China, el año 1796 marca además el ascenso del nuevo emperador Jiaqing al poder, con la extensión de la rebelión del Loto Blanco y una nueva prohibición del opio. Ésta marcó el inicio de una intensificación de las campañas de los Qing contra la sustancia, y que debe entenderse en un contexto de legitimación y afirmación moral del nuevo soberano: seguramente, Agote tuvo algo que decir, puesto que la prohibición insistía no sólo en distribuidores y vendedores, sino también en los comerciantes extranjeros, a los que se responsabilizaba del tráfico ilícito.

Debemos matizar algunos aspectos antes de terminar. En primer lugar, hay que destacar el carácter algo informal y aun improvisado de los *Diarios*, que son unas extensas anotaciones desarrolladas y documentadas, pero no una obra de conjunto. Esto hace que algunas visiones de Agote sean poco sistemáticas o que falten algunas informaciones relevantes, pero también permite entrever en cierto modo sus preferencias y sus valores reales, al no pasar por el cedazo de un argumentario construido en una obra de conjunto, lo que los hace un testimonio más directo o transparente, si se quiere, de las preferencias de su autor.

No hace falta insistir mucho en cuáles son, en segundo lugar, puesto que ya se han repetido, si bien sí debe apuntarse que los *Diarios* permiten caracterizar mejor los objetivos de la Compañía en su conjunto dentro de una maquinaria imperial, formando parte de una estructura administrativa, como también hemos indicado, al margen de dar voz de su activo papel en el comercio cantonés. No sólo el sobrecargo de Cantón ejerce unas funciones de tipo representativo e informativo, sino que además vemos una cierta «ética» en él, con una voluntad de servicio⁷². Contrariamente a las grandes

72. Dicha «ética» también se puede deducir en el resumen que Agote hace de su propia carrera en la exposición de méritos al Secretario de Estado; carta de Agote a Mariano Luis de Urquijo, San Lorenzo del Escorial, 16 de noviembre de 1800, UM FMA R-354, núm. 26.

corporaciones privilegiadas, sobre todo la británica y la holandesa, la Compañía de Filipinas carecía de prerrogativas políticas plenas –dicho de otro modo, no ejercía de poder colonial, no podía movilizar ejércitos ni recaudar impuestos–, y asimismo, los trabajos que sobre ella se han hecho se limitan a sus actividades en tanto que compañía meramente comercial. Esto no nos debe hacer perder de vista la vertiente política de la corporación, y no sólo por el factor estratégico del desarrollo económico, y en esto los *Diarios* de Agote son de gran ayuda. Podría decirse que en comparación con la documentación hallada hasta la fecha sobre la Compañía, el tono de los *Diarios* sorprende por una cierta frescura y hasta entusiasmo por el servicio al gobierno, con una consciencia del papel que juega, formando parte de una corporación joven, con grandes objetivos y posibles y con la adhesión de la monarquía que la sostiene.

En esto, por último, habría un gran contraste en la evolución posterior de la Real Compañía de Filipinas. Sin entrar ahora en detallar ésta, durante las primeras décadas del siglo XIX debemos caracterizar a una compañía presionada por las deudas, afectada por las guerras peninsulares, los préstamos concedidos a la monarquía y la pérdida de las posesiones hispanoamericanas, campo que era su principal fuente de ingresos, lo que la dejó sin capacidad de maniobra. Además, las nuevas corrientes del liberalismo económico hacían peligrar seriamente su privilegio, por el que el gobierno de Fernando VII no mostraba un apoyo claro. Dicha crisis daba lugar a la fragmentación y a los intereses particulares, con un servicio público prácticamente inexistente. Esto se puede ver en los continuos expedientes defendiendo la continuidad de la Compañía mandados por sus miembros directivos al gobierno, en los que éstos velan por los intereses particulares de una corporación que mantenía cierto espejismo de vocación de servicio, pero que por aquel entonces carecía de la protección decidida de la monarquía. Lo mismo se puede decir de la documentación de los negocios privados de los factores por aquel entonces de Calcuta y Cantón, en la que cualquier mención a la Real Compañía de Filipinas es inexistente, y en la que no se puede ver rastro de vocación de servicio público alguno y sí una plena dedicación al lucro privado y al tráfico ilícito⁷³.

73. Por lo que hace a la decadencia de la Compañía, véase DÍAZ-TRECHUELO, M^o L. : *op. cit.*, pp. 119-153; véase nota 70.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

PARDO SAN GIL, Juan: "Marinos vascos en las Fuerzas Navales Francesas Libres", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 547-577.



Marinos vascos en las Fuerzas Navales Francesas Libres

Juan Pardo San Gil

Recep.: 30.10.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 547-577]

Acep.: 10.12.12

Resumen

Durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), marinos vascos de ambos lados del Bidasoa combatieron juntos, por primera vez en muchos siglos, en el mismo bando y en la misma unidad: las Fuerzas Navales Francesas Libres. En su seno se organizó además una primera unidad militar vasca, el 3er. Batallón de Fusileros Marinos, fruto del acuerdo entre el Consejo Nacional de Euzkadi y la Francia Libre. Presiones inglesas obligaron a disolver el batallón, pero tanto este intento de participación colectiva, como el acuerdo firmado tuvieron una gran significación histórica.

Palabras clave: *Fuerzas Navales Francesas Libres, Segunda Guerra Mundial, Consejo Nacional de Euzkadi, 3er. Batallón de Fusileros Marinos, Manuel de Irujo, Felipe Lizaso, Almirante Muselier.*

Laburpena

Bigarren Mundu Gerran (1939-1945), Bidasoako bi ertzetako euskal marinela elkarren ondoan borrokatu ziren, estreinako aldiz mende askotan, alde berean eta unitate berean: Frantziako Itsas Indar Libreak. Haren baitan antolatu zen, gainera, lehen euskal unitate militar bat, Itsas Fusilarien 3. Batailoia, Euzkadiko Kontseilu Nazionalaren eta Frantzia Librearen arteko akordioaren emaitza bera. Presio ingelesak zirela-eta, desegin behar izan zen batailoia, baina bai parte hartze kolektiborako saio hark bai sinatutako akordioak garrantzi historiko handia izan zuten.

Gako-hitzak: *Frantziako Itsas Indar Libreak, Bigarren Mundu Gerra, Euzkadiko Kontseilu Nazionala, Itsas Fusilarien 3. Batailoia, Manuel Irujo, Felipe Lizaso, Muselier Almirantea.*

Abstract

During World War II (1939-1945), Basque sailors on both sides of the Bidasoa fought side-by-side for the first time in many centuries, in the same army and the same unit: the Free French Navy. It also created the first Basque military unit: the 3rd Battalion of Marine Fusiliers, which came from an agreement reached by between the National Council of the Basque Country and Free France. British pressure led to the dissolution of the battalion, but both the attempted collective participation and the agreement that was signed were of great historical relevance.

Key words: *Free French Navy, World War II, National Council of the Basque Country, 3rd Battalion of Marine Fusiliers, Manuel de Irujo, Felipe Lizaso, Admiral Muselier.*

PRESENTACIÓN

Durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), muchos marinos vascos estuvieron presentes, generalmente a título individual, en casi todos los escenarios bélicos. Un núcleo numeroso sirvió entre las tripulaciones de los buques mercantes o pesqueros de la España franquista, viéndose envueltos en infinidad de incidentes con los buques y aviones de ambos bandos. Pero otro grupo no menos numeroso, que había marchado al exilio una vez acabada la Guerra Civil, sirvió con el bando aliado durante toda la contienda.

Los mercantes y pesqueros de la España franquista fueron víctimas frecuentes de los aviones, submarinos y minas de ambos bandos. A pesar del alineamiento político del régimen de Franco con Alemania e Italia, fueron precisamente submarinos alemanes e italianos los que causaron mayor número de bajas a la Marina mercante del Estado español. El primer barco hundido fue el mercante vasco *Banderas*, de la *Naviera Vascongada*, hundido cerca de cabo Villano por el submarino alemán *U-53* (18-2-40), y fue otro mercante vasco, el *Monte Gorbea*, de la *Naviera Aznar*, el que sufrió el mayor número de bajas en un ataque, cuando fue torpedeado y hundido en el Caribe por el submarino alemán *U-512*, pereciendo 52 de las 79 personas que iban a bordo (19-9-42).

También fueron muchos los marinos vascos exiliados que voluntariamente combatieron junto a los aliados. Un buen número sirvió en buques de las Marinas mercantes de los países aliados y alguno incluso en sus Marinas de Guerra. Hubo vascos en los desembarcos en Guadalcanal, en Iwo Jima y en otras islas del Pacífico, en las operaciones en el Indico, en el tráfico petrolero por el Caribe, en el Atlántico, en el Mediterráneo, en el desembarco de Normandía, en los raids contra la costa yugoslava, en el Mar Negro con la Marina soviética, ...

Una presencia singularmente importante de marinos vascos tuvo lugar en las Fuerzas Navales Francesas Libres, creadas por el vicealmirante Muselier para seguir combatiendo contra el Eje, cuando el gobierno de Petain firmó el armisticio con Alemania en 1940. En ellas se alistaron unos pocos marinos vascos refugiados en Francia e Inglaterra después de la Guerra Civil, a la par que lo hacían varias decenas de marinos labortanos, bajonabarro y suletinos. Por primera vez en varios siglos, vascos de ambos lados del Bidasoa combatieron juntos, en el mismo bando y en la misma unidad.

De su paso por las FNFL nos queda además el primer intento de organizar una unidad militar vasca para combatir con los aliados. Por acuerdo entre el Consejo Nacional Vasco (organismo que sustituyó temporalmente al Gobierno Vasco) y la Francia Libre llegó a formarse una unidad militar vasca dentro de las FNFL en 1941, el *3er. Batallón de Fusileros Marinos*. Las presiones de los ingleses, que querían evitar cualquier acción que pudiera animar al Gobierno de Franco a entrar en guerra, obligaron a disolver la unidad en 1942, cuando estaba en fase de reclutamiento e instrucción. No obstante, el acuerdo firmado tenía una gran significación histórica por tratarse del primer tratado internacional de la era moderna, suscrito por un organismo representativo del pueblo vasco. Además sirvió de referente para la creación de una segunda unidad militar, el *Batallón Gernika*, que tomaría parte activa en la liberación de Francia en 1945.

El trabajo consta de tres partes. En una primera se expondrá una visión general de la participación de vascos en las Fuerzas Navales Francesas Libres; en una segunda parte se describirá con más detalle los orígenes y avatares del Acuerdo Franco-Vasco y del *3er. Batallón de Fusileros Marinos*, y la tercera parte agrupará en varios anexos una serie de documentos y detalles referidos a la participación de marinos vascos en las FNFL.

1. MARINOS VASCOS EN LAS FUERZAS NAVALES FRANCESAS LIBRES¹

1.1. Las Fuerzas Navales Francesas Libres

La invasión alemana de Francia en mayo de 1940 acabó con la derrota de los aliados en suelo francés y la firma de un armisticio de rendición el 22 de junio por el nuevo gobierno que se aposentaría

1. Las fuentes principales utilizadas en la confección de este apartado han sido: BERTRAND, Michel: *Les Forces Navales Françaises Libres*, Argout Éditions, Paris, 1980; BOUCHI-LAMONTAGNE, CV (H) André: *Historique des Forces Navales Françaises Libres. Tome V Memorial*, Service historique de la Défense, Vincennes, 2006; CHALINE, VAE (cr) E. et SANTARELLI, CV (h) P.: *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, Service Historique de la Marine, 1989; CHALINE, VAE (cr) E. et SANTARELLI, CV (h) P.: *Historique des Forces Navales Françaises Libres. Tome 3 Annuaire biographique des officiers des Forces Navales Françaises Libres*, Service Historique de la Marine, 1998.

en Vichy. El anterior viceministro de Defensa, el general Charles de Gaulle, consiguió escapar a Londres unos días antes y el 18 de junio dirigía a los franceses por la BBC un llamamiento para continuar la lucha hasta la liberación de Francia. Aunque en Gran Bretaña se encontraba un buen número de militares franceses, solo unos pocos decidieron unirse a la Francia Libre, la mayoría prefirieron ser repatriados.

Aún con un número limitado de adhesiones, durante el verano de 1940, De Gaulle consiguió reunir una pequeña fuerza terrestre de 3.000 soldados, unos 900 marinos y 400 aviadores. Pronto, varias colonias francesas y numerosos simpatizantes de la causa aliada procedentes de países no combatientes, se irán incorporando también al movimiento. Tres años después sus fuerzas ascenderían a 50.000 hombres y mujeres en el Ejército, 12.500 en la Marina (civil y militar), 3.200 en la Aviación, 4.700 en la Resistencia y otros 1.900 en los comités de apoyo por todo el mundo. Más de la mitad de estas cifras eran ciudadanos nacidos fuera de Francia: casi 32.000 procedían de las colonias (mayoritariamente subsaharianos) y otros 5.000 aproximadamente pertenecían a diferentes nacionalidades, principalmente europeos y latinoamericanos.

Las Fuerzas Navales Francesas Libres (*Forces Navales Françaises Libres*) nacieron el 27 de junio de 1940, cuando llegó a Gibraltar el vicealmirante Émile Muselier, procedente de Marsella, y se reunió con las tripulaciones de los cargueros requisados *Rhin*, *Anadyr*, *Forbin*, *Capo Olmo* y el patrullero *Président Houduce* y un centenar de aviadores que habían escapado de Francia tras el armisticio. Todos ellos se mostraron dispuestos a proseguir la lucha, en consonancia con el llamamiento hecho por el general De Gaulle. Muselier se trasladó a Londres y colocó espontáneamente esta agrupación a las órdenes de De Gaulle, que el 1 de julio le designó comandante de las Fuerzas Navales Francesas Libres (FNFL) y provisionalmente de las Fuerzas Aéreas Francesas Libres (FAFL).

Las FNFL agruparon tanto a los navíos de guerra como a los mercantes de la Francia Libre. En su mayoría eran buques franceses refugiados en puertos británicos y puestos a disposición de De Gaulle por el gobierno británico; también había algunos de construcción británica. Las FNFL nunca tuvieron personal, ni repuestos suficientes para poner en servicio todos los buques entregados. En junio de 1942 contaban con 40 navíos de guerra en activo (de 65 disponibles) y 67 mercantes (de 170). El cuartel general estaba en Londres y sus bases principales en Portsmouth (escuelas y depósitos navales), Cowes (cazasubmarinos), Dartmouth (lanchas torpederas), Weymouth (lanchas motoras), Greenock (escotas y corbetas), Dundee (submarinos) y Liverpool (Marina mercante), aunque los buques operaron no sólo desde las bases británicas, sino también desde numerosos puertos coloniales franceses de África Ecuatorial, Madagascar, América del Norte, Oriente Medio (Levante) y el Pacífico.

A lo largo de sus tres años de vida, sirvieron en las FNFL 2 contratorpederos (*Leopard*, *Triomphant*), 2 destructores de escolta (*La Combattante*, *La Melpómene*), 5 avisos (*Chevreuil*, *Commandant Dominé*, *Commandant Duboc*, *La Moqueuse*, *Savorgnan de Brazza*), 9 corbetas (*Aconit*, *Alysse*, *Commandant d'Estenne d'Orves*, *Commandant Detroyat*, *Commandant Drogou*, *Lobélia*, *Mimosa*, *Renoncule*, *Roselys*), 1 crucero submarino (*Surcouf*), 5 submarinos (*Curie*, *Junon*, *Minerve*, *Narval*, *Rubis*), 1 crucero auxiliar (*Cap des Palmes*), 8 patrulleros (*Léoville*, *Oiseau des Îles*, *Poulmic*, *Président Houduce*, *Reine des Flots*, *Vaillant*, *Vikings*, *Notre Dame d'Etel*), 11 cazasubmarinos, 3 dragaminas, 8 lanchas torpederas, 13 lanchas motoras y 11 buques utilizados en labores de instrucción o como bases flotantes, incluido el acorazado *Courbet*. También contaron con varias unidades de infantería de marina (fusileros marinos y comandos), aviación naval y servicios auxiliares. Un pequeño grupo sirvió en unidades de la *Royal Navy*; en particular en el crucero auxiliar HMS *Fidelity* (ex carguero *Rhin*), dedicado a misiones especiales. En los buques mercantes formaban parte de las tripulaciones AMBC².

Diferencias de criterio surgidas entre De Gaulle y Muselier condujeron a éste a dimitir, siendo relevado en marzo de 1942 por el contralmirante Philippe Auboyneau. La marina mercante fue separada de la marina militar y su dirección asumida por el comandante Bingen, sustituido luego por el comandante Wietzel. Tras la ocupación aliada de Marruecos, Argelia y Túnez, la Francia Libre se fusionó con el mando civil y militar del Norte de África del general Giraud, creando el Comité Francés de la Liberación Nacional con sede en Argel. El 3 de agosto de 1943 las FNFL se fusionaron con las Fuerzas Navales del Norte de África para formar la nueva Marina Francesa de la Liberación. Las

2. Iniciales de *Armement Militaire des Bâtiments de Commerce*, con las que se designaba a la tripulación militar de los buques mercantes, destinada a cubrir las piezas de artillería que se instalaban para su protección.

unidades que continuaron operando desde bases británicas se organizaron como una agrupación, denominada Fuerzas Navales en la Gran Bretaña (FNGB), que mantuvo el espíritu de las antiguas FNFL hasta el fin de la guerra. Estas FNGB utilizaron antiguos buques de las FNFL y armaron además 5 fragatas (*Croix de Lorraine, La Decouverte, La Surprise, L'Aventure, Tonkinois*) y 9 dragaminas.



El general De Gaulle inspeccionando el contratorpedero *Leopard*, se detiene frente al médico Angel Agirretxe.

1.2. Vascos en las F.N.F.L.³

Entre los primeros en acudir al llamamiento del general De Gaulle había varios marinos vascos. El 1 de julio de 1940 firmaban su alistamiento los labortanos Pierre Dupin, Max Martín Ibarlucia, Jean Le Gasse, Paul Lereboure y René Miremont y el bajonavarro Armand Mailharin, que entonces servían en la Marina de Guerra o Mercante francesas. En días sucesivos, durante el verano de ese año, una veintena más se incorporaron a las FNFL. Entre ellos estaba una mujer, Marthe Marie Larramendy, de San Juan de Luz, y el primer vasco peninsular alistado, el tolosarra Juan Antonio Castro Izaguirre, teniente de navío de la Marina Republicana, que había sido comandante de los destructores *Ciscar* y *José Luis Díez* durante la guerra civil; en las FNFL haría toda la campaña del Pacífico como oficial del *Triumphant*.

En mayo de 1941, el Consejo Nacional Vasco, organismo que sustituía temporalmente al Gobierno Vasco, firmó en Londres un pacto de colaboración con la Francia Libre. Como resultado de ese acuerdo llegó a crearse una unidad militar vasca dentro de las FNFL en 1941, el *3er. Batallón de Fusileros Marinos*. El batallón estaba formado por oficiales vascos o republicanos españoles y reclutas de diversos orígenes pero mayoritariamente latinoamericanos. Las presiones de los ingleses, que querían evitar cualquier acción que pudiera animar al Gobierno de Franco a entrar en guerra, obligaron a disolver la unidad, en 1942, sin haber completado su instrucción, ni llegado a entrar en combate. Sus componentes pasaron entonces a otras unidades de las Fuerzas Navales o del Ejército de la Francia Libre a título individual.

Las adhesiones de marinos vascos prosiguieron durante los tres años de vida de las FNFL. Por primera vez en varios siglos, vascos de ambos lados del Bidasoa combatieron juntos, en el mismo bando y en una misma unidad. Entre los alistados en las FNFL están identificados unos 70 marinos vascos: 44 labortanos, 2 de ese mismo origen aunque nacidos en Asia, 6 bajonavarros, 7 suletinos, 1 alavés, 6 vizcaínos, 3 guipuzcoanos y 1 navarro del sur, a los que podríamos añadir al menos 1 bearnés vasco parlante. Eran voluntarios de todas las edades. El más joven, Gerard Brett, de Biarritz, ingresó sin haber cumplido los 18 años. El de mayor edad, José Salaberria, originario de Rentería, tenía casi 62 cuando se incorporó⁴.

3. La información para el desarrollo de este punto procede de BOUCHI-LAMONTAGNE, CV (H) André: *Historique des Forces Navales Françaises Libres ...*, op.cit., que reúne los datos de 14.735 marinos que sirvieron con las FNFL. La publicación contiene algunas duplicidades, errores y omisiones que han sido corregidas con otras informaciones recogidas en entrevistas realizadas a Juan Antonio Castro Izaguirre (en Tolosa en 1987), Asunción Camiña, viuda de Angel Agirretxe (San Juan de Luz, en 1987 y 1988), y Paul Lereboure (San Juan de Luz, en 1987-89).

4. Un listado completo de estos marinos se recoge como Anexo I al final.

Estaban distribuidos por todas las unidades navales y centros terrestres. El grupo más numeroso fue el que se reunió en el *3er. Batallón de Fusileros Marinos* donde, aparte de 8 vascos, conocemos los nombres de 11 republicanos españoles, 5 franceses y 59 latinoamericanos (de Uruguay, Chile, Colombia, Argentina, Nicaragua) que estuvieron en él. Además, en diversos centros vascos de América Latina, se inscribieron al menos otros 110 más (de Colombia, Uruguay, Costa Rica, El Salvador, México, Argentina, Honduras, Guatemala, Perú, ...) y medio centenar más solicitaron su traslado desde unidades terrestres de la Francia Libre a las que estaban adscritos. Otras unidades en las que hubo numerosos vascos fueron el *1er. Batallón de Fusileros Marinos* (luego *1er. Regimiento de Fusileros Marinos*), por el que pasaron ocho voluntarios; el aviso *Commandant Duboc*, en el que sirvieron seis, el contratorpedero *Triomphant*, donde estuvieron cuatro, y el destructor *La Combattante*, en el que embarcaron otros cuatro. Sólo uno de los oficiales vascos, Max Martín Ibarlucia, mandó uno de los buques de las FNFL, precisamente el cazasubmarinos *CH10 Bayonne*, entre 1940 y 1943, y con el que participó en numerosas acciones en el canal de la Mancha, incluidos los raids contra Bruneval (28-2-42) y Dieppe (19-8-42).



De izda. a derecha: Médico de 1º Angel Agirretxe; Oficial administrativo Antonio Gamarra; Oficial de marinería Max Martín Ibarlucia; Aspirante Paul Lereboure; Alférez de navío de 2º Juan de Basabe; Contraмаestre cocinero Gaston Sanz; Contraмаestre artillero Armand Mailharin; Teniente de navío Juan Antonio Castro Izaguirre

La participación de los vascos en las FNFL, en su lucha contra el nazismo, se cobró su tributo de vidas humanas. Once jóvenes marinos (9 labortanos y 2 bajonavarros) murieron en acto de servicio durante la contienda. Los primeros caídos fueron dos marinos naturales de Bayona que servían en buques mercantes, el artillero Louis Detrez, fallecido cuando el submarino italiano *Brin* hundió en el Atlántico al mercante *Djurdjura* (3-6-41) y el oficial mecánico Pierre Dupin, del vapor *Félix Rousset*, muerto en Suez (Egipto) de una enfermedad contraída en servicio (22-7-41).

En 1942 fallecieron el contraмаestre electricista Laurent Picabea, de Hendaya, al hundirse accidentalmente en el golfo de México el submarino *Surcouf* (18-2-42); el contraмаestre artillero Armand Mailharin, de Luxe-Sumberraute, cuando el patrullero *Vikings* fue torpedeado por el submarino *U-81* frente a Saida, en el Mediterráneo (6-4-42); el fusilero marino de Bayona, Edouard Lasbordes, capturado por los italianos en Bir Hakeim (Libia), que murió cuando el navío italiano *Nino Bixio* que conducía a los prisioneros aliados fue torpedeado por el submarino británico *Turbulent* en el Mediterráneo (17-8-42), y por último el alférez de navío Bernard Crouzat, también de Bayona, que murió cuando el crucero auxiliar británico *Fidelity*, tripulado por miembros de las FNFL, fue torpedeado en el Atlántico por el submarino alemán *U-435* (30-12-42).

En 1943 murió ahogado accidentalmente en Takoradi (Ghana) el marino mercante Pierre Partarieu, de Hasparren, del vapor *Désirade* (29-1-43) y unos meses después el alférez de navío Jean Pierre Graille, de San Juan de Luz, desapareció en el golfo de México, en el curso de un vuelo de entrenamiento nocturno en un hidroavión "Catalina" de la 6ª Flotilla de Exploración (17-7-43). Los últimos fueron los marineros Gérard Brett, de Biarritz; Georges Ibáñez, de Osses, y Maurice Etcheverry, de Ciboure, fallecidos cuando el destructor *La Combattante*, de las FNGB y con su tripulación originaria de las FNFL, chocó con una mina frente a Cromer en el estuario del Humber (Inglaterra) y se hundió (23-2-45).

1.3. Los "vascos" de Saint Pierre et Miquelon

El panorama no estaría completo si no habláramos de "otros vascos", los de Saint Pierre et Miquelon. Saint Pierre et Miquelon, nombre de claras reminiscencias vascas, es un pequeño archipiélago de soberanía francesa, a tan solo 14 millas de la isla de Terranova (Canada). Durante siglos sirvió de base a los arrantzales vascos, y luego a los normandos y bretones que se dedicaban a la caza de la ballena en aquellas aguas. Por eso, en la actualidad, la bandera y el escudo de Saint Pierre et Miquelon, incluyen tres cuarteles con la ikurriña y las banderas normanda y bretona, en reconocimiento a sus orígenes.

La madrugada del 24 de diciembre de 1941, una flotilla de las FNFL (las corbetas *Mimosa*, *Alysse*, *Aconit* y el submarino *Surcouf*), comandada por el almirante Muselier, ocupó el archipiélago para la Francia Libre sin ninguna resistencia. La población, que entonces rondaba los 4.300 habitantes, abrazó de modo entusiasta la causa aliada. Nada menos que 350 hombres y 53 mujeres de St. Pierre et Miquelon ingresaron voluntariamente en las FNFL en los meses siguientes⁵, eso sin contar a otro centenar largo de residentes en las islas, originarios de otros lugares, que también ingresaron. Muchos de los alistados eran muy jóvenes, 63 chicos y 12 chicas no habían cumplido los 18 años al firmar su incorporación. Más de una docena de muchachos ni siquiera tenía 14 años y el más joven, Martín Walsh, se alistó con tan sólo 11 años, siguiendo los pasos de sus tres hermanos que lo habían hecho antes. El de mayor edad, Pierre Louis Serignac, lo hizo con 72 años, y fallecería por enfermedad en 1943. Entre los alistados en St. Pierre, no nacidos en las islas, estaba José Salaberria, de Rentería, ya citado anteriormente.

La mayoría de los isleños sirvieron en las unidades de defensa del archipiélago, lanchas motoras e infantería de marina los hombres, servicios de cifra, comunicaciones y sanidad las mujeres, y los más jóvenes ingresaron en la Escuela de Mozos. Pero también un grupo numeroso embarcó en las corbetas de la Francia Libre, dedicadas a la protección de convoyes en el Atlántico. Y en ellas se produjo el mayor número de víctimas entre los marinos de St. Pierre et Miquelon: 5 fallecieron en la corbeta *Alysse* torpedeada por el submarino alemán *U-654* (8-2-42) y 15 más en la corbeta *Mimosa* cuando fue torpedeada por el submarino *U-124* (9-6-42). Otros 5 marinos más fallecerían en el curso de la guerra en accidentes o por enfermedades. Un duro precio para una población tan reducida.



Homenaje a los fallecidos de las FNFL de Saint Pierre et Miquelon.

5. Revisando la lista de estos más de 400 voluntarios de St. Pierre et Miquelon se observa que alrededor de un 25% tienen apellidos vascos.

2. EL CONSEJO NACIONAL DE EUZKADI Y EL 3er. BATALLON DE FUSILEROS MARINOS⁶

2.1. Orígenes y creación del Consejo Nacional de Euzkadi

En mayo de 1940, el Gobierno Vasco tenía su sede en París. La invasión alemana de Francia tuvo para él repercusiones muy importantes. Por una parte, el presidente José Antonio Aguirre desaparecería al quedar atrapado en Bélgica y habría de pasar más de un año hasta que volviera a reaparecer, después de escapar a América. Por otra parte, los consejeros del Gobierno tuvieron que pasar a la clandestinidad en Francia y los que finalmente pudieron salir de allí llegarían a América después que lo hiciera el propio presidente. La sede de París sería ocupada por los alemanes y entregada después al Gobierno franquista.

Con la ocupación alemana la maquinaria administrativa del Gobierno Vasco quedó muy desorganizada. Sólo siguieron funcionando las Delegaciones que el Gobierno tenía repartidas por el exterior. La única que quedaba en Europa era la de Londres, que dirigía José Ignacio de Lizaso⁷. Además, en América existían otras en Nueva York, Buenos Aires, México y Caracas y acababa de organizarse una más en Santo Domingo.

En Londres residía también, desde 1939, Manuel de Irujo, figura relevante del Partido Nacionalista Vasco, diputado, presidente del Grupo Parlamentario Vasco y ex-ministro del Gobierno de la República. Asimismo estaban en Inglaterra varios dirigentes del PNV que habían podido escapar de Francia y que constituían su dirección (EBB) en zona libre, como Luis Arredondo, Elías Etxebarria y Antonio Gamarra; Pedro Ormaetxea, de Solidaridad de Obreros, Vascos; un grupo de miembros del Servicio Vasco de Información; el padre Onaindia; buen número de marinos mercantes que no habían querido regresar al finalizar la Guerra Civil, ...; todo ello sin olvidar la pequeña colonia vasca formada principalmente por los niños evacuados en 1937 a Southampton en el trasatlántico *Habana*.

Ante el vacío de representatividad surgido por la desaparición del presidente y de sus consejeros, el grupo de dirigentes del EBB en Inglaterra, Irujo y el delegado en Londres, Lizaso, tomaron la decisión de crear un organismo que cubriera interinamente ese vacío y asumiera las labores de Gobierno. El organismo se constituyó finalmente el 11 de julio de 1940 bajo la denominación de "*Consejo Nacional de Euzkadi-Euzkadi'ko Batzar Nagusia*". Quedó formado como sigue:

- Presidente: Manuel de Irujo
- Vicepresidente: Ramón M^a de Aldasoro (Delegado en Buenos Aires)
- Vocales: Isaac López de Mendizabal (Delegación de Buenos Aires), Santiago de Cunchillos (Delegación de Buenos Aires), Pablo de Artxanko (Delegación de Buenos Aires), Juan de Olazabal (Delegado en Caracas), Francisco de Belaustegigoitia (Delegado en México), Manuel de la Sota (Delegado en Nueva York), José Ignacio de Lizaso (Delegado en Londres)
- Vocal Secretario: Angel Gondra (Delegación de Londres)

Los tres miembros residentes en Londres –Irujo, Lizaso y Gondra– constituían el Comité Permanente, que en la práctica sería el que llevara el peso de las decisiones y de las actuaciones del Consejo. No hubo una atribución específica de funciones a cada consejero, aunque se asignó a "Buenos

6. Las fuentes principales utilizadas en la confección de este apartado han sido: IRUJO, Manuel de: *El Consejo Nacional de Euzkadi-Euzkadi'ko Nagusia. Informe preparado para el Congreso Mundial Vasco de 1956*; "Carta de Manuel de Irujo a Jesus M^a de Leizaola", Londres 28/12/1944. Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Paris. Europe 1944-49, Espagne, vol. 33, Politique Interieure, Autonomisme: Question Basque (1944-49); "Comunicaciones de las Fuerzas Navales Francesas Libres" sobre constitución y disolución del 3er. Batallón de Fusileros Marinos; Documentación varia sobre las relaciones franco-vascas en Londres durante la SGM conservada en los Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Paris, Serie Guerre 1939-1945, Londres, CNF, vol. 251, Espagne, Nationalisme Basque (31 janvier 1941-3 juin 1942).

Toda esta información esta recogida en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *Los Vascos en la Segunda Guerra Mundial: El Consejo Nacional Vasco de Londres, 1940-44* (Recopilación Documental), Cuaderno del Centro de Documentación de Historia Contemporánea del País Vasco, nº 6, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1991. Además: IRUJO OLLO, Manuel de: "La comunidad occidental europea y los vascos", trabajo publicado en *VII Congreso de Estudios Vascos: Biarritz 1948*, Eusko Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián, 2003; JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos: *De la derrota a la esperanza: políticas vascas durante la Segunda Guerra Mundial (1937-1947)*. Tesis Doctoral publicada por el Departamento de Historia Contemporánea, UPV/EHU, 1998. Director: Joseba Agirreazkuenaga Zigorraga; JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos: "Irujo en Londres. 1939-1945", *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, nº 32, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2002; PARDO SAN GIL, Juan: "Vascos y franceses en Londres (1940-1942). El Tercer Batallón de Fusileros Marinos". Ponencia presentada en el Coloquio Internacional "*Espanoles en Francia, 1936-1946*". Salamanca, 2, 3, y 4 de mayo de 1991. Publicada en las Actas del Coloquio. Universidad de Salamanca, 1991. Este trabajo ha servido de base para el texto de este apartado.

7. La Delegación se había creado en 1936 y estaba situada en el 7-8 de Hobart Place, Eaton Square.

Aires", es decir a Aldasoro, la dirección de todo cuanto afectara a régimen interior y a "Londres", es decir a Irujo, las relaciones exteriores y lo relativo a la guerra y sus consecuencias. La sede del Consejo quedó fijada en Londres.

2.2. Las relaciones internacionales del C.N.E.: el pacto con la Francia Libre

En materia de relaciones exteriores, el Consejo Nacional comunicó de manera oficial su existencia y mantuvo relaciones con el *Foreign Office*, los Gobiernos en el exilio de Checoslovaquia, Polonia, Holanda, Yugoslavia, Bélgica y Noruega, el Consejo de Defensa del Imperio Francés (Francia Libre) y con las Embajadas acreditadas en Londres, en especial con las de Estados Unidos y países iberoamericanos. De entre todas ellas, fueron especialmente importantes y singulares las relaciones mantenidas con Gran Bretaña –el país anfitrión– y con la Francia Libre –el país vecino–.

Los contactos directos con el Gobierno británico no dieron los resultados que el Consejo Nacional esperaba, al no poderse obtener de él ningún reconocimiento oficial del problema nacional vasco. Como señalaría más tarde Irujo, las conveniencias políticas y la marcha de la guerra habían dictado la posición británica de amistad con Franco⁸. Inglaterra, no queriendo aumentar el número de sus enemigos, mantenía una política de apaciguamiento hacia el régimen franquista, evitando apoyar opciones "radicales" y muy especialmente las consideradas "separatistas". Esta posición del Gobierno británico –no olvidemos que era la del país anfitrión– tendría también influencia decisiva y limitadora sobre las actividades, en materia de relaciones exteriores, que el Consejo iba a desarrollar en el futuro.

En una de las entrevistas sostenidas con los británicos, en agosto de 1940, el subsecretario del *Foreign Office*, Alexander Cadogan, insinuó a Lizaso la oportunidad de que los vascos entablaran relaciones con la Francia Libre, como países vecinos que eran⁹. Recogiendo esta sugerencia, el Consejo Nacional decidió iniciar estos contactos. Pronto se pudo comprobar que los franceses también estaban interesados en mantener una relación más estrecha con los vascos. Las conversaciones hasta llegar a un acuerdo de colaboración entre las dos partes durarían seis meses¹⁰. Formalmente dieron comienzo el 15 de noviembre cuando el Consejo Nacional de Euzkadi presentó al Consejo de Defensa del Imperio Francés un primer anteproyecto de pacto franco-vasco.

La contrapropuesta francesa se recibió el 18; contenía tres capítulos básicos: colaboración inmediata, colaboración en el Congreso de la Paz y caso de guerra con la España franquista. El 20 de noviembre, el Consejo vasco presentaba al francés un nuevo anteproyecto redactado sobre las ideas sentadas en la contrapropuesta francesa. Contenía 20 artículos divididos en cuatro apartados: España no beligerante, España beligerante, Congreso de la Paz y Disposiciones Comunes. Como complemento se presentaron a los franceses tres memorias: "Alemania y los Vascos", "El Estatuto Vasco" y "Organización Comercial Colonial", sugiriendo con esta última la posibilidad de una organización mercantil vasca dentro de la Francia Libre.

El 2 de diciembre los franceses remitieron su propio "Proyecto de colaboración franco-vasca". Era un extenso documento estructurado en los mismos apartados que el anteproyecto vasco del 20 de noviembre y con tan sólo un artículo más en materia de Disposiciones Comunes. El texto fue aceptado con algunas modificaciones y devuelto el 4 de diciembre al Consejo francés, siendo examinado sucesivamente por los máximos dirigentes franceses, empezando por el consejero de Asuntos Exteriores, comandante Hackin, y siguiendo por De Fournier, Courcel, Lapie, Chateauvieux, Maurice Schuman y el propio De Gaulle. Pero después de este examen exhaustivo surgieron dificultades que obligaron a nuevas negociaciones.

El 3 de febrero de 1941 intervenía en el proceso el consejero francés de Propaganda, Jacques Soustelle. Finalmente se lograría consensuar un nuevo proyecto que llevaría fecha de 10 de febrero. Contenía un amplio preámbulo que recogía cuestiones como: Servicio Secreto de Información, Acción sobre España, Situación de las Colonias Españolas, Propaganda en Iberoamérica, Reconstrucción Polí-

8. Vid. *Carta de Irujo a Leizaola, Londres, 28/12/1944*, antes citada.

9. Vid. IRUJO, Manuel de: *El Consejo Nacional ...*, op.cit., págs. 6-7.

10. Sobre las relaciones y las conversaciones entre el Consejo Nacional de Euzkadi y la Francia Libre, además de la documentación básica citada, vid.: JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos y MORENO IZQUIERDO, Rafael: *Al servicio del extranjero. Historia del Servicio Vasco de Información de la Guerra Civil al Exilio (1936-43)*, A. Machado Libros, S.A., Madrid, 2009, págs. 330 y ss.; MARQUINA BARRIO, Antonio: "El servicio secreto vasco", *Historia* 16, nº 97, mayo 1984, págs. 11-26.

tica de la Península Ibérica, Condiciones Económicas y Militares, etc. Seguían 25 artículos distribuidos en cuatro apartados de forma parecida a los textos anteriores. Por parte francesa habían dado su aprobación los consejeros Hackin y Soustelle, pero, a los pocos días, Hackin fue sustituido en el puesto por el comandante Escarrá, con lo que quedó prácticamente en suspenso aquella aprobación.

El 8 de marzo, Escarrá presentó un nuevo proyecto, provocando el malestar de los dirigentes vascos que daban por definitivo el suscrito un mes antes. Por ello, el 12 de marzo, Irujo dirige a De Gaulle una comunicación cortando las relaciones y dos días después notifica esta resolución al *Foreign Office*. Pero el Consejo francés tenía un interés real en alcanzar un acuerdo y el 21 de marzo René Pleven, que actuaba como presidente del Consejo en ausencia de De Gaulle, respondió a la nota de Irujo en tono conciliador, sentando la posibilidad de continuar las conversaciones.

El 28 de abril, Maurice Dejean, director político de la Francia Libre, presentaba un nuevo proyecto –el séptimo de los que se llevaban estudiados–. Esta vez las negociaciones fueron deprisa. El 9 de mayo, Maurice Dejean y René Cassin, secretario del Consejo francés, se reunían con los representantes vascos para discutir el proyecto. El 16, Cassin introducía las últimas modificaciones y el 17 estaba todo listo para firmar el Acuerdo. El texto definitivo era notoriamente inferior al del 10 de febrero pero, como señaló más tarde el propio Irujo lo esencial para el Consejo vasco era lograr un pacto de carácter internacional con De Gaulle, previendo el día en que De Gaulle dirigiera el Gobierno francés después de la victoria aliada¹¹.

El sábado 17 de mayo de 1941, a las 4,30 de la tarde, tuvo lugar la firma del documento en la sede del Consejo francés, en Carlton Gardens, número 4. Por el Consejo francés estaban presentes René Cassin, Dejean, Escarrá y Elene de la Souchère y por el Consejo vasco, Lizaso y Gondra. El Acuerdo fue suscrito por Cassin y Lizaso. Se hicieron copias en francés, castellano y euskera. Constaba de un preámbulo y 11 artículos¹². Aunque pudiera parecer muy escueto y limitado y no reflejara toda la amplitud de los temas debatidos, "el pacto -en palabras de Elene de la Souchère- tenía en sí mismo una gran importancia puesto que, por primera vez, una autoridad francesa reconocía a un organismo representativo del pueblo vasco la categoría de entidad de derecho público"¹³. Por otra parte, se trataba del primer –y hasta ahora el único– acuerdo internacional suscrito en euskera¹⁴.

El acuerdo fue ratificado mediante un intercambio de telegramas entre los presidentes de ambos Consejos. El 26 de mayo, Irujo se lo enviaba a De Gaulle, que por entonces estaba en El Cairo, y el 30 de mayo De Gaulle contestaba con otro telegrama dirigido a Irujo, que el mismo día le trasladaba por carta René Cassin. Simultáneamente, los días 27 y 28 de mayo, se puso en conocimiento del *Foreign Office* y de la Embajada norteamericana la firma del Acuerdo y su contenido. Más adelante se hizo lo mismo con el Gobierno checoslovaco y con el Consejo Nacional de Cataluña.

2.3. Dificultades para la aplicación del acuerdo

Desde el primer momento el Gobierno británico no vio con buenos ojos el Acuerdo. Después de tener noticias del mismo, altos funcionarios del *Foreign Office* mantuvieron una entrevista con Escarrá el 7 de junio. Dos días después Escarrá remitió a Lizaso una carta diciendo textualmente: "*El Gobierno británico estima indispensable, de una parte que el acuerdo permanezca enteramente en secreto, de la otra, que su puesta en ejecución sea suspendida hasta nueva orden (...). El deseo expresado por ese Gobierno constituye un hecho nuevo ante el cual nos vemos obligados a inclinarnos. Ni qué decir tiene que esta suspensión de ejecución no resta nada de valor a un acuerdo debidamente otorgado (...). Dado que nosotros somos, unos y otros, huéspedes de la Gran Bretaña, tenemos obligación de honor de no hacer nada que no tenga la conformidad del Gobierno de su Majestad*"¹⁵.

11. Vid. *Carta de Irujo a Leizaola, Londres, 28/12/1944*.

12. Se incluye una copia del Acuerdo como Anexo II al final. En su redacción en castellano está tomada de IRUJO, Manuel de: "De Gaulle y los vascos", en *Alderdi*, nº 282, Febrero 1973, págs. 9-11.

13. SOUCHÈRE, Elene de la: "Un aporte interesante al conocimiento del Comité Nacional Vasco de Londres", en *Euzkadi*, nº 225, 26/3/1981.

14. El texto original, con las firmas de los suscribientes, está en francés y se hicieron copias en castellano y euskera que no tenían el carácter de documento original. Como curiosidad cabría añadir que ambos firmantes eran vascos, pues René Cassin –futuro premio Nobel de la Paz– era natural de Bayona.

15. Public Records Office, Londres, Foreign Office, C-6785, recogido en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *Los Vascos en la ...*, antes citada.

Inmediatamente los vascos trataron de aclarar el punto de vista británico y contactaron con el *Foreign Office*. El 13 de junio Lizaso pudo mantener una entrevista con F. K. Roberts, jefe del Departamento Francés, para discutir el asunto. Los responsables del *Foreign Office* pensaban en privado que Escarrá había ido demasiado lejos con su carta, pero tampoco era cuestión de contradecirle. La posición británica era la misma que había dado al traste con los contactos mantenidos el año anterior con el Consejo vasco: había interés por mantener relaciones con los vascos, pero sin darles un carácter oficial y evitando crear siempre motivos de fricción con el Gobierno franquista. De una forma vaga, la postura británica se la trasladó Roberts a Lizaso por carta el 23 de junio. En ella se señalaba con referencia al Pacto franco-vasco: "Como ya recordé a usted en nuestra entrevista, una de las condiciones de hospitalidad ofrecida a los extranjeros en este país es la que éstos deberían abstenerse de participar en actividades políticas. Yo sólo puedo sugerirle que usted debería guiarse por esta consideración en todos sus contactos con las autoridades de la Francia libre aquí"¹⁶.

Era un texto ambiguo, aunque nada alentador para las esperanzas que el Consejo vasco había puesto en el Acuerdo. Tratando de hacer compatible la postura británica con la aplicación del Acuerdo y de dejar algún resquicio para su aplicación, Lizaso respondió a Roberts el 25 de junio: "El Consejo Nacional de Euzkadi, en sus relaciones con el Consejo de Defensa de la Fuerzas Francesas Libres que dieron lugar al Pacto suscrito el 17 de mayo, fue guiado por la consideración expresada en su comunicación y continuará siéndolo de igual manera en el futuro en la aplicación del Pacto"¹⁷.



Oficiales del 3er. Batallón y miembros del PNV y del Consejo Nacional de Euzkadi (de izquierda a derecha): médico de 1º Angel Agirretxe, Elias Etxebarria, alférez de navío de 2º Juan de Basabe, Luis Arredondo, capitán de corbeta Servando Marengo, Manuel de Irujo (presidente del CNE), capitán de corbeta Juan de Arce, Antonio Gamarra, alférez de navío de 1º José María de Ballabriga, José Ignacio de Lizaso, aspirante Servando Marengo y alférez de navío de 1º Antonio González.



Oficiales del 3er. Batallón de Fusileros Marinos, en septiembre de 1941. En 1ª fila sentados: capitán de corbeta Servando Marengo y capitán de corbeta Juan de Arce. En 2ª fila, de pie: alférez de navío de 1º Antonio González, alférez de navío de 2º Juan de Basabe, médico de 1º Angel Agirretxe, aspirante Servando Marengo, alférez de navío de 1º José María de Ballabriga.

16. *Ibidem*.

17. *Ibidem*.

A pesar de todo, la postura británica dejaba pocas posibilidades de aplicación, aunque algunas se intentaron. Los aspectos más significativos del Acuerdo eran tres:

- Incorporación de voluntarios vascos a las Fuerzas Francesas Libres.
- Cooperación económica y comercial.
- Colaboración de los Servicios Vascos de Información con los franceses.

El primero de los aspectos fue el que conoció mayor desarrollo. En junio de 1941 se iniciaron las primeras gestiones para constituir una unidad militar vasca dentro de las Fuerzas Francesas Libres. Estas gestiones darían lugar a la creación, en septiembre, del 3er. Batallón de Fusileros Marinos de las Fuerzas Navales Francesas Libres. El proyecto acabaría también frustrándose por la intervención británica. Los ingleses no se oponían al ingreso de vascos en la Fuerzas Francesas Libres, pero sí a que se organizaran en unidades propias y el Batallón sería finalmente disuelto el 23 de mayo de 1942.

Los otros dos aspectos mencionados conocieron un desarrollo mucho menor, las más de las veces puramente teórico. Se formaron comisiones, se celebraron reuniones, se realizaron algunos estudios e incluso algunos nombramientos, pero en todo ello no surgió ningún resultado tangible. Quizá la única expresión práctica de estos contactos fue el envío de una misión "comercial" al África Ecuatorial Francesa. Estuvo compuesta por dos oficiales del Batallón de Fusileros Marinos y tenía en realidad como objetivo vigilar las actividades secretas alemanas en Río Muni, realizar labores de información y preparar una operación para el caso de que España entrara en la guerra. Pero también esta misión se frustró al disolverse el Batallón y tener que regresar los dos oficiales.

Al amparo del clima propicio creado entre franceses y vascos por la firma del Acuerdo, se intentó también profundizar las relaciones culturales, algo que -según se suponía- encontraría menos obstáculos con los británicos. Después de varios contactos con diversos consejeros franceses y con el propio De Gaulle, el 10 de septiembre de 1942 se fundó, alrededor del Instituto Francés de Londres, la "Unión Cultural de los Países de Europa Occidental". Con arreglo a sus estatutos, el 25 de octubre se constituyó el grupo vasco; también se constituiría un grupo catalán. La Unión Cultural llegó a organizar una serie de conferencias, un concurso folklórico y una exposición de pintura pero, de nuevo la intervención británica, invocando altas conveniencias, puso término a esta iniciativa en 1943¹⁸.

Cuando el presidente Aguirre retomó la dirección del Gobierno Vasco, tras su llegada a América, mostró interés en que fuera ratificado el Pacto con participación suya. El 28 de enero de 1942, Lizaola escribía a De Gaulle al efecto, proponiendo un intercambio de cartas entre ambos presidentes. Aunque De Gaulle no se opuso, lo cierto es que tampoco llegó nunca a realizarse. La liberación de Francia y el traslado del Gobierno galo a París introdujeron un cambio sustancial en la situación. El Gobierno británico comunicó tanto al Gobierno Provisional francés, como a la Delegación vasca que la suspensión de aplicaciones y el secreto del Acuerdo franco-vasco quedaban levantados por lo que a Gran Bretaña afectaba. Pero el Pacto no llegaría a tener ya otras aplicaciones prácticas, aunque sirvió de punto de referencia para poner en marcha una nueva unidad militar, el Batallón Gernika, que lucharía contra los alemanes en la Point de Grave en 1945.

2.4. La creación de una unidad militar vasca

La idea de crear una unidad militar vasca para luchar contra los alemanes al lado de los Aliados no es originaria del Consejo Nacional. Al estallar la SGM ya se barajaba en medios oficiales vascos la idea de reclutar, entre los emigrados a América, una Legión que combatiera al lado de Francia. También se examinó la posibilidad de crearla entre los exiliados vascos en Francia y, al parecer, se llegó a preparar un cuadro de posibles oficiales entre antiguos miembros del Ejército de Euzkadi pero, finalmente, la idea no pasó de ahí.

La firma del Acuerdo franco-vasco del 17 de mayo abrió la puerta para que una idea como la expuesta pudiera realizarse. El artículo 32 del Acuerdo señalaba: "*El Consejo de Defensa toma buena nota de que el Consejo de Euzkadi está dispuesto a favorecer el ingreso voluntario de los ciudadanos vascos en las Fuerzas Francesas Libres ...*". Aunque el artículo no indicaba de forma expresa

18. Sobre la "Unión Cultural de los Países de Europa Occidental" y sus actividades, vid. IRUJO OLLO, Manuel de: "La comunidad occidental europea y los vascos", *op.cit.*

que esta integración se hiciera en una unidad específicamente vasca el espíritu era ese, como ya se había discutido en las conversaciones previas a la firma del Acuerdo.

El 11 de junio, Manuel de Irujo dirigía un telegrama al general De Gaulle para iniciar las gestiones tendentes a organizar una unidad militar vasca en el seno de la Fuerzas Francesas Libres (FFL). Los franceses prepararon entonces un *memorandum* sobre "Aplicaciones Militares del Acuerdo Franco-Vasco del 17 de mayo de 1941" que contenía varios apartados: Paso de los voluntarios franceses y españoles a través de la Península, Reclutamiento de voluntarios vascos, Propaganda, Unidad en la que incluir a los reclutados, Bases establecidas por el Consejo Nacional Vasco, Valor técnico de los voluntarios y Creación de una Comisión Militar.

Proponía, entre otras cosas, la reconstrucción del antiguo Regimiento de Navarra del Ejército francés como unidad marco en la que incluir a los voluntarios. Con ese nombre se conjugaban perfectamente la tradición militar francesa y las aspiraciones vascas y se podían reducir enormemente las susceptibilidades españolas. El *memorandum* fue remitido por René Pleven, presidente en funciones del Consejo francés, al jefe del Estado Mayor del Ejército, general Petit, pero no tuvo acogida favorable.

La propuesta fue entonces remitida a la Marina. En esta ocasión, la acogida del comandante de las Fuerzas Navales Francesas Libres (FNFL), vicealmirante Muselier, fue extraordinariamente positiva. Muselier se convertiría en adelante en uno de los principales impulsores de la idea¹⁹. Después de consultar con el Almirantazgo británico, se elaboró un anteproyecto de reglamento para una "unidad de infantería de marina compuesta de voluntarios vascos" que fue aprobado por el Almirante el 22 de agosto. El anteproyecto de reglamento aun sería objeto de algunas modificaciones antes de hacerse definitivo. Finalmente, el 12 de septiembre, el jefe de Estado Mayor de las FNFL, capitán de navío Moret, remitió a Lizaso el definitivo "Reglamento del 3er. Batallón de Fusileros Marinos", aprobado el día anterior con su firma, por orden de Muselier.

El Reglamento se componía de 22 artículos. El artículo 109 señalaba que la lengua de mando y maniobra sería el francés; en el interior del Batallón se emplearía español, y en las secciones compuestas por vascoparlantes las órdenes podrían ir en euskera. El artículo 129 autorizaba el uso de banderas e insignias particulares que contribuyeran a estimular el alistamiento de voluntarios o el prestigio de la unidad. Los demás artículos regulaban las condiciones del alistamiento de los voluntarios y de los oficiales y algunas medidas transitorias. Sin embargo, el Reglamento del 11 de septiembre no satisfizo completamente al Consejo Nacional vasco. El 17 de septiembre Lizaso remitió una carta a Muselier fijando los aspectos que debían aclararse. Esta carta y diversas entrevistas determinaron la aprobación el 22 de octubre de un "Reglamento Adicional al Reglamento de 11 de septiembre de 1941 relativo al 3er. Batallón de Fusileros Marinos", que fue remitido por Muselier a Lizaso el 24 de octubre. Este Reglamento Adicional se componía de 8 artículos, dedicados fundamentalmente a aclarar las funciones de la Comisión de Reclutamiento y el nombramiento de su presidente, así como diversos supuestos de rescisión del alistamiento de los voluntarios y la adaptación del Reglamento en el caso de que el Batallón se transformara en una unidad superior²⁰.

2.5. Reclutamiento e instrucción del 3er. Batallón de fusileros marinos

El *memorandum* remitido por Mr. Pleven al Ejército de tierra, proponiendo la reconstrucción del Regimiento de Navarra, evaluaba las posibilidades de reclutamiento de voluntarios para integrar esa unidad, fijando cuatro categorías:

- En primer lugar estaban los vascos que habían servido en el Ejército de Euzkadi y emigrado después a América. Su número se situaba en unos 6.000 combatientes, agrupados en torno a las Delegaciones del Consejo Nacional.

19. Vid. MUSELIER, Almirante: *De Gaulle contra le Gaullisme*, Editions du Chêne, Paris, 1946, págs. 243 y ss., citado y reproducido por Manuel de Irujo: *De Gaulle y los Vascos*, op. cit., págs. 8 y 12. Textualmente escribía: "Yo había aceptado en principio el ofrecimiento, hecho por el Comité Vasco, de formar un batallón de fusileros de la Marina. Conseguí el asentimiento del General (...). Esperábamos, según las promesas que se nos hicieron, llegar a reclutar efectivos considerables (...) que nos hubiesen sido de la mayor utilidad (...) sobre todo en el caso de dificultades con las colonias españolas".

20. Tanto el "Reglamento del 3er. Batallón de Fusileros Marinos" del 11-9-41, como el "Reglamento Adicional al Reglamento de 11 de septiembre de 1941 relativo al 3er. Batallón de Fusileros Marinos" del 22-10-41 están publicados en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *Los Vascos en la Segunda Guerra Mundial: El Consejo ...*, op.cit., págs. 443-449 y 463-467, y en IRUJO OLLO, Manuel de: "La comunidad occidental europea y los vascos", op.cit., págs. 262-265.

- En segundo lugar estaban los vascos emigrados a América antes de la Guerra Civil, en su mayoría nacionalizados en el país de residencia pero manteniendo estrechas relaciones con las Delegaciones vascas. Su número total se estimaba en un millón de hombres, mujeres y niños.
- En tercer lugar estaban los españoles no vascos refugiados en América después de la Guerra Civil. Su número se estimaba en varias decenas de miles. Sin embargo su reclutamiento se consideraba excepcional para no dar la impresión de que las FFL se convertían en un "receptáculo de rojos españoles". Por ello, se confiaba en que los vascos podrían realizar un trabajo de filtro previo.
- Finalmente, también a título excepcional, podrían incorporarse algunos sudamericanos simpatizantes con la causa aliada y tentados de incorporarse a un Ejército en el que encontrarían hombres de su misma lengua.

El reclutamiento debía realizarse con la máxima discreción, obligada por la estricta reserva del Pacto exigida por los ingleses. Las Delegaciones del Consejo Nacional de Euzkadi debían evitar toda intervención pública. Los organismos intervinientes debían ser sociedades vascas de carácter apolítico, cultural, deportivo, filantrópico, etc. Los llamamientos públicos debían realizarse mediante anuncios en euskera colocados en centros o comités vascos o en periódicos vascos. El reclutamiento debía tener un carácter netamente vasco, de tal forma que el componente español apareciera completamente diluido. Pero, como luego se verá, el plan no pudo ponerse en práctica por impedirlo los ingleses.

Las primeras gestiones de las FNFL para organizar el Batallón vasco comenzaron tan sólo dos días después de recibir la propuesta. El jefe del Estado Mayor, capitán de navío Moret, había sido agregado naval en España durante tres años y conservaba relaciones personales con algunos refugiados españoles en Londres. El 24 de julio llamó a dos oficiales profesionales, que habían ofrecido sus servicios al Consejo Nacional de Euzkadi, para integrar los cuadros de mando de un cuerpo militar vasco autónomo. Eran los tenientes coroneles Juan de Arce y Servando Marengo, antiguos militares republicanos. Ambos aceptaron la propuesta para cuando se organizara la unidad. A estos contactos siguieron otros con más oficiales que habían ofrecido también sus servicios al Consejo Nacional y el 10 de septiembre el capitán de navío Moret, por orden de Muselier, remitía a Lizaso el cuadro de oficiales de la futura unidad.

Los oficiales seleccionados ingresaban en la escala auxiliar de las FNFL con uno o dos grados menos de los que habían acreditado en el Ejército republicano. Al día siguiente, 11 de septiembre, se creaba el 3er. Batallón de Fusileros Marinos, como ya hemos visto. El cuadro de oficiales, con la aprobación del Consejo Nacional, quedó inicialmente formado como sigue:

- Capitán de corbeta Servando Marengo Reja, jefe del 3er. Batallón de Fusileros Marinos.
- Capitán de corbeta Juan de Arce Mayora, presidente de la Comisión de Reclutamiento.
- Médico de 1ª clase Angel de Agirretxe Goikoetxea, médico mayor del 3er. Batallón de Fusileros Marinos.
- Alférez de navío de 1ª clase José Mª de Ballabriga.
- Alférez de navío de 1ª clase Antonio González García.
- Alférez de navío de 2ª clase Juan de Basabe Arrazola.
- Aspirante Servando Marengo Delgado.

Más adelante se incorporarían el oficial de administración Antonio Gamarra Calvo, en noviembre de 1941, que pasó a formar parte de la Comisión de Reclutamiento; el teniente de navío Rosendo Piñeiroa Plaza, en enero de 1942, y los alféreces de navío de 2ª clase Julian Hickman Urrutia y Antonio Bera Hernández de Lardizabal, poco después²¹. De los oficiales del Batallón, 5 eran de origen vasco y 6 no, aunque el capitán de corbeta Arce también tenían antepasados vascos. Estos últimos eran republicanos antinegrinistas que veían en la figura de Manuel de Irujo, ex-ministro de la República, un nexo de unión con la legalidad republicana. Sus adhesiones al Consejo Nacional de Euzkadi se debieron a la personalidad de Irujo.

Todos los oficiales tenían ya una capacitación técnica adquirida durante la Guerra Civil y apenas era necesaria una formación complementaria, salvo para la adaptación y el conocimiento de los

21. Una pequeña nota biográfica de todos los oficiales se recoge al final, en el Anexo III dedicado a listar el personal que sirvió en el Batallón.

medios y métodos de los Aliados. El 27 de septiembre, el Estado Mayor de las FNFL ordenaba a los oficiales Marengo Reja, Ballabriga, González, Basabe y Agirretxe y al aspirante Marengo Delgado que se presentaran el día 29 en el "*Royal Marines Small Arms School*" de Browndown, cerca de Portsmouth, para seguir un curso sobre armas ligeras. Con ellos fueron también el OIC (Oficial Intérprete y de Cifra) de 2ª clase Philip Kieffer y un teniente de Infantería del Ejército de tierra. El curso duró tres semanas, del 30 de septiembre al 18 de octubre. Al día siguiente de finalizar debían presentarse los mismos oficiales en Hayling Island, también cerca de Portsmouth, para realizar otro curso de tres semanas sobre operaciones de desembarco²².

Al mismo tiempo empezaron a llegar al campo de Camberley, donde estaba el cuartel del Batallón, los primeros voluntarios. Casi todos eran latinoamericanos, unos de origen vasco, otros hijos de familias de tradición cultural francesa y otros simplemente simpatizantes de la causa aliada que preferían servir en una unidad con gente de su misma lengua. Abundaban sobre todo los argentinos, colombianos, chilenos y uruguayos pero también había algunos de otros países, así como algún vasco, republicano español o incluso franceses²³. Los voluntarios se alistaban a través de las oficinas de la Francia Libre en sus países o procedían de otros destinos dentro de las FFL. El Batallón quedaría finalmente integrado por oficiales de origen vasco o español y tropa de origen hispanoamericano.

Finalizados los cursos de preparación para oficiales, los dos Marengo, padre e hijo, fueron destinados a una misión especial en Brazzaville. Debían vigilar las actividades secretas alemanas en las posesiones españolas en Guinea Ecuatorial. Se tenían informaciones de la presencia de alemanes en la colonia española desde 1936 y se temía que, amparados en un pabellón neutral, pudieran realizar operaciones de desestabilización en el África Ecuatorial Francesa Libre.

La tarea de estos oficiales era contactar con los vascos de la colonia, que formaban un núcleo numeroso entre la población blanca local, para recoger información y preparar una lista de personas favorables, susceptibles de ser utilizadas para sus fines. En caso de peligro se prepararía una operación desde el interior de la colonia que pareciera una querrela interna entre españoles y tendría menos repercusiones que una acción militar internacional, fórmula que quedaría excluida a menos que España entrara en guerra. Sin embargo, los oficiales tardarían en llegar a Brazzaville, por las dificultades de transporte marítimo derivadas de la guerra, y apenas tendrían tiempo de realizar la misión puesto que el Batallón sería disuelto en 1942 y ellos tendrían que regresar. Además, en el desempeño de su labor, se toparon con que algunas autoridades francesas y personas de contacto en la región eran en realidad simpatizantes de Vichy y dificultaron aún más su trabajo. Les costaría un año regresar a Londres, sin que hubieran conseguido establecer una red de contactos con el interior de la colonia²⁴.

Al salir Marengo para la misión en África, le sustituyó al frente del Batallón el capitán de corbeta Arce. En enero de 1942 se formaba la primera compañía bajo el mando del teniente de navío Piñeiro. El 13 de enero, el Estado Mayor de las FNFL decidió agregar al Batallón una compañía "de instrucción" bajo el mando de Philip Kieffer. Esta incorporación fue puramente nominal pues la compañía actuaba independientemente y no estaba bajo el mando de Arce. En realidad esta compañía se había creado para albergar a los comandos de las FNFL y, tras un periodo de instrucción en Camberley, fue enviada a Easteny a un curso de adiestramiento con los Royal Marines, que duró del 28 de febrero al 20 de marzo. El 28 de abril, la compañía de comandos dejaría definitivamente de pertenecer al Batallón y quedaría afectada a las fuerzas de comandos británicos, hasta tomar la denominación de 1ª Compañía de Fusileros Marinos Comandos, el 12 de noviembre de 1942²⁵.

Entretanto la compañía de Piñeiro proseguía su periodo de instrucción, realizando maniobras. En una ocasión tuvieron que enfrentarse, en lucha teórica, con la Academia de Infantería británica, la célebre escuela de Aldershot, recibiendo Piñeiro una citación del general aliado del Sector de Cam-

22. Documentación cedida al autor por Doña Asunción Camiña y reproducida en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *La Segunda Guerra Mundial ...*, op. cit., pág.319.

23. Carta del autor de Antonio Gamarra, Boulogne, 26/3/1989. También vid. ROMAÑA, José Miguel: *La Segunda Guerra Mundial ...*, op. cit., pág. 319. La información recopilada sobre todos los que sirvieron en el Batallón se recoge en el Anexo III al final; de varios de sus integrantes no se ha podido averiguar su lugar de origen.

24. Además de la documentación básica citada, sobre la misión en África se puede consultar: IRUJO, Manuel de: "De Gaulle y los Vascos", op. cit., pág. 8; JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos y MORENO IZQUIERDO, Rafael: *Al servicio del extranjero ...*, op.cit., págs. 348-351; MARQUINA BARRIO, Antonio: "El servicio secreto vasco", op.cit., pág. 24.

25. BERTRAND, Michel: *Les Forces Navales Françaises ...*, op.cit., págs. 61-62.



Oficiales del 3er. BFM durante un curso de armas ligeras en Browndown, desarrollado del 30 de septiembre al 18 de octubre de 1941. En 1ª fila sentados: capitán de corbeta Servando Marengo, capitán Ries, mayor West, oficial de enlace Philip Kieffer y médico de 1º Angel Agirretxe. En 2ª fila, de pie: sargento instructor Blandford, alférez de navío de 1º José María de Ballabriga, aspirante Servando Marengo alférez de navío de 1º Antonio González, sargento instructor Guttridge.



Desfile de la 1ª compañía del 3er. BFM en Camberley (14-2-42). Al frente marcha el alférez de navío José Mº de Ballabriga y al costado el alférez de navío Antonio González.

berley "por las magníficas disposiciones defensivas adoptadas"²⁶. El 14 de febrero, el jefe de Estado Mayor de las FNFL, capitán de navío Moret, pasaba revista a la compañía en Camberley y daba su reconocimiento al teniente de navío Piñeroa como comandante del primer elemento del 3er. Batallón de Fusileros Marinos en operaciones.

En el mismo acto, Moret hizo entrega a los voluntarios de la nueva insignia del Batallón. La primera insignia utilizada de forma provisional había sido una pequeña ikurriña colocada en la parte izquierda del pecho. La definitiva reproducía una cruz blanca sobre fondo rojo y encima el roble de Guernica, orlando el conjunto con las cadenas de Navarra y combinando de paso los colores de la ikurriña. Esta vez fue colocada en la parte derecha del pecho, en el lugar que habitualmente ocupaba la cruz de Lorena en los uniformes de las FNFL²⁷.

2.6. Disolución del Batallón

Pero las cosas no iban bien para el futuro del nuevo Batallón. En realidad apenas le quedaban unos meses de vida. Y la razón era la misma que había impedido la puesta en práctica de otros aspectos del Acuerdo franco-vasco del 17 de mayo: la oposición británica a su aplicación.

Después de las conversaciones y cartas cruzadas el mes de junio de 1941 entre el *Foreign Office* y la Delegación vasca, Lizaso envió una nueva carta al jefe del Departamento francés, Mr. Roberts, el 1 de julio. En ella exponía las posibilidades de alistamiento de voluntarios vascos, españoles y suda-

26. "D. Ronsendo Piñeroa ha muerto", reseña biográfica en *Euzko Deya*, nº 259. 31/3/1947, pág. 4.

27. BERTRAND, Michel: *Les Forces Navales Françaises ...*, op. cit., pág. 61. Vid. también la ya citada carta de Irujo a Leizaola, Londres, 28/12/1944. La insignia a la que se hace referencia fue grabada en Londres por Cartier.

americanos en una unidad militar diferenciada dentro de las FFL que ofrecía el Acuerdo franco-vasco y cuestionaba diplomáticamente la decisión británica de suspender la aplicación del Acuerdo, especialmente a la vista del reciente ataque de Alemania a la URSS el 22 de junio y la consiguiente polarización de la sociedad española entre la derecha y la izquierda.

Lizaso sugería en su carta que impidiendo la aplicación del Acuerdo, todos los que desearan luchar contra el Nazismo se verían forzados a hacerlo con los comunistas, que ya estaban formando en México una unidad autónoma para combatir al lado del Ejército soviético. La respuesta del *Foreign Office* fue en esta ocasión muy clara: mediante carta del 9 de julio se comunicaba a Lizaso que no se oponían al alistamiento de españoles en las FFL, pero que no estaban en disposición de recomendar a las autoridades de la Francia Libre la organización de voluntarios españoles en unidades especiales y diferenciadas²⁸. Las razones de esta postura británica ya se habían expuesto al hablar de la firma del Pacto franco-vasco.

A pesar de la recomendación británica la unidad se constituyó, aunque eso sí, de forma muy discreta. En un principio, para los británicos el 3er Batallón de Fusileros Marinos no era más que una unidad en formación en las FNFL. El *Foreign Office* no conoció su carácter vasco hasta varios meses después. Cuando lo supo, impidió que la Comisión de Reclutamiento pudiera trasladarse a América para organizar el voluntariado y también impidió cursar órdenes telegráficas para constituirla allí. El propio De Gaulle, en una entrevista que tuvo con Lizaso el 6 de enero, le transmitió las dificultades que los ingleses estaban poniendo a la unidad vasca.

Pero la oposición no venía sólo del lado británico. El Batallón vasco contaba también con detractores en el seno del movimiento francés. Según comentaba el jefe de las FNFL, vicealmirante Muselier, "el reclutamiento chocó con dificultades provocadas por el Estado Mayor del General De Gaulle. Algunos de los miembros influyentes del movimiento temían ver en esas tropas de lengua española una reunión de elementos subversivos. Por lo tanto, se hizo todo lo posible para retrasar el reclutamiento e incluso imposibilitarlo en América, donde se encontraban los elementos vascos más numerosos y más ardientes"²⁹. El resultado de todos estos obstáculos fue que la unidad no llegó a superar nunca los 80 hombres, incluidos los oficiales³⁰.

El 16 de febrero, Lizaso remitía una nota al comisario francés de Asuntos Exteriores, Maurice Dejean, quejándose de que varios voluntarios sudamericanos que habían solicitado su incorporación al Batallón habían sido incorporados a destacamentos franceses que partían para África. Dejean hizo sus gestiones ante el comisario de guerra y obtuvo como respuesta que las solicitudes de transferencia estaban en tramitación. Sin embargo, estas solicitudes fueron finalmente rechazadas el 7 de abril, al mismo tiempo que se hacía saber al teniente Gamarra que había sido el propio De Gaulle quien había ordenado la desestimación, y al comandante Arce que el Batallón no tenía ya utilidad para las FNFL.

Entretanto, otro hecho que influiría sobre el futuro del Batallón se había producido en el seno de la Francia Libre. Como consecuencia de las diferencias que venían salpicando las relaciones entre De Gaulle y Muselier desde 1940, De Gaulle relevó a Muselier del mando de las FNFL el 4 de marzo de 1942 y nombró en su sustitución al contralmirante Auboyneau. El relevo se produjo no sin fuertes resistencias por parte de Muselier y provocó graves tensiones dentro de las FNFL, con conatos de huelga, protestas y dimisiones entre los marinos. Finalmente, Auboyneau asumió el mando el 20 de abril y Muselier comunicó a De Gaulle el 15 de mayo que su colaboración con él había terminado.

Con la salida de Muselier, desapareció también uno de los principales valedores del Batallón. Desaparecido aquél, éste no le sobreviviría mucho tiempo. El 26 de mayo, el capitán de corbeta Arce recibía la orden de disolución del 3er. Batallón de Fusileros Marinos firmada por Auboyneau el día 23³¹. La disolución había sido acordada por el Comité Nacional Francés -según expresaba la orden-

28. Public Records Office, Londres, Foreign Office, C-7293, recogido en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *Los Vascos en la ...*, op.cit.

29. MUSELIER, Almirante: *De Gaulle contra ...*, op. cit., págs. 243 y ss. Conforme a alguna documentación parcial e incompleta, se conocen los nombres de al menos otros 110 más inscritos en diversos centros vascos de América Latina (de Panamá, Uruguay, México, Colombia y Chile) y de medio centenar más que solicitaron su traslado desde unidades terrestres de la Francia Libre a las que estaban adscritos.

30. Al final se incluye un Anexo con la relación de 83 personas que, en un momento u otro, sirvieron en el Batallón, aunque nunca estuvieron todas simultáneamente. En el momento de su disolución en 1942, el Batallón lo integraban al parecer 5 oficiales en la Plana Mayor del Batallón y 6 oficiales, 8 suboficiales y 57 fusileros en la Compañía de Instrucción.

31. La orden de disolución del Batallón está publicada en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *Los Vascos en la Segunda Guerra Mundial: El Consejo ...*, op.cit., págs. 615-618, y en IRUJO OLLO, Manuel de: "La comunidad occidental europea y los vascos", op.cit., págs. 265-266.



Fusileros latinoamericanos del 3er. BFM.



Fusileros de la 1ª compañía del 3er. BFM con un guión con la cruz de San Andrés. El 2º por la izquierda es el instructor Juan Cotano y sentado el contraalmirante Ignacio Axpe.

ante "la posición adoptada por el Gobierno británico que ve inconvenientes para permitir la constitución en su territorio, bajo etiqueta francesa, de una importante fuerza compuesta de hombres de nacionalidad no francesa e invoca, contra el principio mismo del reclutamiento en curso, los acuerdos Churchill-De Gaulle". En la misma orden se señalaban tres opciones para los voluntarios:

- Admisión en la Legión Extranjera.
- Afección al Batallón de Fusileros Marinos de Levante (Oriente Medio).
- Anulación del alistamiento y repatriación.

Los voluntarios dejaron su decisión a lo que resolviera el presidente José Antonio Aguirre, que había asumido de nuevo la dirección del Gobierno Vasco. Este les dió libertad de acción: la mayoría de los oficiales y algunos soldados decidieron continuar en la Fuerzas Francesas Libres, mientras contados oficiales y la mayoría de los soldados optaron por la desmovilización³².

Antes de producirse la disolución, el general De Gaulle presidió personalmente un solemne desfile de la compañía Piñero, finalizado el cual se dirigió a su jefe y le dijo textualmente: "La disolución de la unidad he tenido que decretarla en contra de mi voluntad. Motivos de orden diplomático lo han exigido así. Yo no estoy en mi país. Si nos hubiéramos encontrado en Francia nunca hubiera sido

32. De entre los oficiales, los dos Marengo, Juan de Arce y Juan Basabe optaron por la desmovilización, el resto siguieron en las FNFL, salvo Antonio Bera que ingresó en la Legión Extranjera. Basabe ingresaría después en industrias de guerra. De los 65 suboficiales y fusileros, 57 optaron por la desmovilización, 7 por la incorporación a los Fusileros Marinos de Levante y uno no fue consultado por ser de nacionalidad francesa y continuar en las FNFL, según diversos documentos que se conservan en GOAZ MUSEUM-MUSEO DEL NACIONALISMO VASCO. Sabino Arana Fundazioa (Bilbao) en el apartado "Documentación de la Delegación Vasca en Londres (1937-1962)".

decretada". En conversación privada afirmó además que el Duque de Alba, embajador franquista en Londres, había formulado una queja al *Foreign Office* por cuyo motivo éste había exigido la disolución de la unidad vasca³³.

En 1944, la liberación de Francia y el traslado del Gobierno galo a París introdujeron un cambio sustancial en la situación. El Gobierno británico comunicó tanto al Gobierno francés, como a la Delegación vasca, que la suspensión de aplicaciones y el secreto del Acuerdo franco-vasco quedaban levantados por lo que a Gran Bretaña afectaba. Este gesto no tenía ya ningún efecto práctico puesto que la situación que había dado origen al Pacto había cambiado sustancialmente. Pero aunque el Pacto no llegaría a tener ya otras aplicaciones, la creación del *3er. Batallón de Fusileros Marinos* sirvió de referencia para poner en marcha una nueva unidad militar, el *Batallón Gernika*, que lucharía contra los alemanes en los combates de la Point de Grave en 1945³⁴.

ANEXO I: MARINOS VASCOS EN LAS F.N.F.L. (1940-43)³⁵

Nombre	Nacimiento	Lugar	Grado	Alistado	Destinos
AGIRRETXE GOIKOETXEA, Angel	20-7-1905	Bilbao (B)	Med. Ppl.	12-9-41	<i>3er BFM, Cdt Duboc, Léopard, Base Greenock, Centro Médico de Londres</i>
ALGORTA VILLEGAS, Francisco		(B)	Mat. Fus.	18-12-41	<i>3er BFM</i>
ARTIGUES, Pierre	31-12-1924	Ascaïn (L)	Mat.	21-8-43	Cuartel Surcouf
AXPE, Ignacio		Baracaldo (B)	Mat. Fus.	?-1-41	<i>3er BFM</i>
BASABE ARRAZOLA, Juan de	?-8-1900	Bilbao (B)	EV.	?-9-41	<i>3er BFM</i>
BERA HERNÁNDEZ DE LARDIZABAL, Antonio	18-8-1914	(N)	EV.; Liet.	?-10-41	<i>3er BFM, luego pasó a la 13ª DMLE del Ejército de Tierra (1942)</i>
BESANCON, Frédéric	2-1-1904	Boucau (L)	Fog. MAR.	18-7-40	<i>PLM17, Djurdjura, PLM 27, St Bertrand, Forbin</i>
BOHEBEN, Jacques	15-6-1897	Villefranque (L)	Cui. MAR.	21-1-42	<i>Désirade, Félix Roussel</i>
BORDA, Marcel	17-10-1921	Arbonne (L)	Mat.	1-7-43	Base Suez, Cuartel Bir-Hakeim, <i>Surprise</i> , Cuartel Birot, <i>Amiens</i> , West Hartlepool
BRETT, Gérard Edouard Harold	16-8-1925	Biarritz (L)	Mat. Mai.	24-7-43	Cuartel Surcouf, Cuartel Bir-Hakeim, Base Portsmouth, <i>La Combattante</i> (+) 23-2-45 al chocar con una mina en el estuario del Humber (Inglaterra)
CAMBLAT, André	4-2-1913	Biarritz (L)	Mat. Mai.	10-8-40	<i>Volontaire, Courbet, Chevreuil</i>
CARRICART, Martin	12-2-1900	Muscudly (Z)	Mae-2. Fus.	25-12-41	Marina St-Pierre, <i>1er RFM</i>
CASAUBON, André	6-1-1922	Bayonne (L)	Mat. Mec.	15-1-43	Cuartel Surcouf, Cuartel Bir-Hakeim, <i>Junon</i>
CASTRO IZAGUIRRE, Juan Antonio	26-6-1911	Tolosa (G)	CC.	25-9-40	Marina Londres, <i>Le Triomphant</i>
CAUBET, Roger	26-2-1920	Hendaye (L)	Mat. Sec.	?-1-42?	<i>L'Aventure</i>
COPEN, Pierre	25-3-1908	Trois-Villes (Z)	QM. Can.	30-8-41	<i>Volontaire, AMBC Joseph Duhamel, AMBC Ostrevent</i>

33. IRUJO, Manuel de: *El Consejo Nacional de Euzkadi ...*, op. cit., pág. 16.

34. Sobre la creación y actividades del *Batallón Gernika* se puede consultar: JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: "La participación vasca en los combates del Médoc: el batallón "Gernika" (1945)". Ponencia presentada en el Coloquio Internacional "Españoles en Francia, 1936-1946", Salamanca, 2, 3, y 4 de mayo de 1991, Publicada en las Actas del Coloquio, Universidad de Salamanca, 1991; JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: "SEGUNDA GUERRA MUNDIAL". Voz en la *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*, Tomo XLIV, Editorial Auñamendi, San Sebastián, 1997; LARRONDE, Jean-Claude: *El Batallón Gernika/Gernika Batallun Euskalduna. Los combates de la Pointe-de-Grave (abril de 1945)*, Bidasoa, Bayona, 1995.

35. La información para confeccionar este listado procede de BOUCHI-LAMONTAGNE, CV (H) André: *Historique des Forces Navales Françaises Libres ...*, op. cit., que reúne los datos de 14.735 marinos que sirvieron con las FNFL. La publicación contiene algunas duplicidades, errores y omisiones que han sido corregidas con los testimonios recogidos en entrevistas realizadas a Juan Antonio Castro Izaguirre (en Tolosa en 1987), Asunción Camiña, viuda de Angel Agirretxe (San Juan de Luz, en 1987 y 1988), y Paul Lereboure (San Juan de Luz, en 1987-89).



Nombre	Nacimiento	Lugar	Grado	Alistado	Destinos
COTANO, Juan	25-11-1915	Bilbao (B)	Mat.	?-?-41	<i>Commandos</i> , a las FFL (1941), instructor del 3 ^{er} BFM, Servicios especiales (BCRA)
COTTABARREN, Joseph Alfred	2-9-1921	Mauleon ? (Z)	QM. Mai.	28-6-43	Roselys
CROUZAT, Bernard Marie Emile (a) Robert LALANDE	6-4-1922	Bayonne (L)	EV.	2-7-40	HMS <i>Lucifer</i> , HMS <i>Fidelity</i> (+) 30-12-42 al ser hundido por el submarino alemán <i>U-435</i> en el Atlántico
DARMANDRAIL, Jean Gabriel	11-5-1924	Mouguerre (L)	QM. Fog.	12-4-43	<i>Renoncule</i>
DETREZ, Louis	18-7-1920	Bayonne (L)	QM. Can.	?-7-40	AMBC <i>Djurdjura</i> (+) 13-6-41 al ser hundido por el submarino italiano <i>Brin</i> en el Atlántico
DUGAY, Paul René	6-9-1920	Sames (L)	Mae-2. Fus.	1-8-40	<i>1er BFM</i> , <i>1er RFM</i>
DUPIN, Pierre André	4-7-1901	Bayonne (L)	OMec. MAR.	1-7-40	<i>Félix Roussel</i> (+) 22-7-41 en Suez (Egipto) por enfermedad contraída en el servicio
ETCHEGORRY, Jean	16-12-1897	Geronce (Bearn)	Aum.	18-8-41	FAFL, a las FNFL (26-2-43), Marina St. Pierre
ETCHEVERRIA, Pierre	24-7-1919	Ciboure (L)	Mat.	16-9-40	<i>Le Triomphant</i> , <i>Volontaire</i>
ETCHEVERRY, Lucien	22-8-1914	Osses (Bn)	QM. Fog.	?-7-43	
ETCHEVERRY, Maurice	27-3-1923	Ciboure (L)	Mat.	?-7-43	<i>La Combattante</i> (+) 23-2-45 al chocar con una mina en el estuario del Humber (Inglaterra)
ETCHEVERRY, Pierre	23-9-1923	Boucau (L)	QM. Rad.	1-12-40	<i>Minerve</i> , <i>Amiens</i> , <i>CH12 Benodet</i> , <i>CH43 Lavandou</i> , Marina África Ecuatorial Francesa, Base Aeronaval Lartigue
EUCHER-LAHON, Henri	7-11-1919	La Bastide-Clairence (Bn)	Mae-2. Rad.	28-11-40	<i>Cdt Duboc</i>
GAMARRA CALVO, Antonio	3-10-1912	Vitoria (A)	OA.	11-11-41	Estado Mayor Londres, 23 ^a Flotilla de Lanchas Torpederas, Cuartel Bir-Hakeim
GLARIA, Mariano	1-8-1923	Mauleon (Z)	Mat. Rad.	6-7-42	<i>La Combattante</i> , <i>Cdt d'Estienne d'Orves</i> , <i>La Surprise</i>
GOURGUE, Michel René Paul	17-2-1922	Biarritz (L)	Mat. Ele.	18-7-43	Marina Argel, <i>1er RFM</i> , <i>Lobélia</i> , <i>Cap des Palmes</i>
GRAILLE, Jean Pierre André	30-10-1919	St-Jean-De-Luz (L)	EV.	3-7-40	<i>Cdt Duboc</i> , 6 FE Aeronavale (+) 17-7-43 desaparecido en un vuelo nocturno de entrenamiento en el golfo de México
HICKMAN URRUTIA, Julián		Sestao (B)	EV.	1-8-42	3 ^{er} BFM
HIRIBARREN, Charles Marie Marcel	23-9-1910	Tien-Tsin (China)	LV.	1-1-43	<i>Le Triomphant</i> , <i>Cdt Drogou</i>
HIRIGOYEN, Simon	2-11-1913	Hasparren (L)	Mo. MAR.	18-11-42	<i>Désirade</i> , <i>Ville de Majunga</i> , <i>Groix</i>
HOURCOURIGARAY, Joseph Julien	29-3-1921	Esquiule (Z)	QM. Fus.	1-1-41	<i>Bouclier</i> , <i>Aconit</i> , <i>1er BFM commandos</i>
IBANEZ, Georges	13-10-1920	Osses (Bn)	Mat. Mai.	?-1-43	<i>La Combattante</i> (+) 23-2-45 al chocar con una mina en el estuario del Humber (Inglaterra)
IRIONDO, Bernard		(L?)	Mat.	18-9-43	Cuartel Bir-Hakeim
IBARLUCIA, Max Martin	30-5-1917	Hanoi (Tonkin)	OE.	1-7-40	<i>Courbet</i> , <i>Théodore Tissier</i> , <i>CH10 Bayonne</i> , <i>Amiens</i>
IZAGUIRRE, Urbain François	26-5-1919	Bidart (L)	QM. Mai.	9-9-40	<i>Le Triomphant</i> , Marina Noumea
LABACHOT, Maurice	11-5-1914	Came (Bn)	Mat. Can.	9-4-43	AMBC <i>Fort Binger</i> , <i>SNA8</i>
LABATTUT, Bernard	17-12-1918	Juxue (L)	QM. Int.	22-7-40	<i>Courbet</i> , <i>Savognan de Brazza</i>
LABORDE Edouard Jean	20-9-1921	Hendaye (L)	Mat.	3-7-43	<i>1er BFM</i>

Nombre	Nacimiento	Lugar	Grado	Alistado	Destinos
LARRAMENDY, Marthe Marie	8-8-1909	St-Jean-De-Luz (L)	Sec.	3-7-40	Estado Mayor Londres, Marina Levante, Legación de El Cairo
LARRAN, Pierre Hyppolite	12-7-1898	Urt (L)	Fog. MAR.	8-10-42	
LASBORDES, Edouard Jean	22-2-1920	Bayonne (L)	Mat. Fus.	26-10-40	1er BFM, prisionero de los italianos en Bir-Hakeim (+) 17-8-42 al ser torpedeado el buque italiano <i>Nino Bixio</i> por el submarino inglés <i>Turbulent</i> en el Mediterráneo
LATAPY, Hubert	11-6-1922	Bayonne (L)	QM. Mec.	1-1-41	<i>Cdt Duboc, Président Houduce, Junon, Morse</i>
LE GASSE, Jean Christophe Richard	16-4-1902	Anglet (L)	EV.; Cap. MAR.	1-7-40	1er BFM, 2º BFM, Marina Levante, Base Greenock
LEREMBOURE, Paul André, François	29-7-1920	St-Jean-De-Luz (L)	EV.	1-7-40	<i>Savorgnan de Brazza, Léopard, Cdt Duboc, Tunisien</i>
MAILHARIN, Armand	14-1-1919	Luxe-Sumberraute (BN)	QM. Can.	1-7-40	<i>Vikings</i> (+) 16-4-42 al ser hundido por el submarino alemán <i>U-81</i> en el Mediterráneo oriental
MICHON, Alexandre André Emilien	11-8-1919	Biarritz (L)	Mae. Fur.	3-7-40	<i>Cdt Duboc, Marina Levante, Moqueuse</i>
MIREMONT, Maurice Adrien	3-2-1924	Anglet (L)	QM. Cui.	14-3-43	1er RFM
MIREMONT, René	21-7-1919	Anglet (L)	Mat. Fus.	1-7-40	1er BFM commandos
MONTLAUR, Guy Joseph de	9-9-1918	Biarritz (L)	EV.	7-7-42	<i>Commando nº10, Commando nº4, 1er BFM commandos</i>
MURILLO, Raymond	10-4-1919	Tardets (Z)	QM. Tim.	9-1-43	<i>La Moqueuse</i>
PARDO, José	7-9-1907	Boucau (L)	Mat.	8-7-43	Cuartel Surcouf
PARTARIEU, Pierre	21-6-1907	Hasparren (L)	Mat. MAR.	16-2-42	<i>Désirade, Saintonge, Désirade</i> (+) 29-1-43 ahogado accidentalmente en Takoradi (Ghana)
PELLAN, Francis Jean Bertrand	1-7-1924	Bayonne (L)	Mat.	1-2-43	<i>Bouclier, Cdt Drogou</i>
PETRISSANS, François	9-3-1921	Bidache (BN)	Mat. Fog.	28-6-43	Cuartel Bir-Hakeim, <i>Monique Andrée</i>
PICABEA, Laurent	14-4-1920	Hendaye (L)	QM. Ele.	?-7-40	<i>Surcouf</i> (+) 12-2-42 al hundirse en el golfo de Mexico tras chocar accidentalmente con el mercante americano Thompson Lykes
PINCHON, Jean Raymond	4-3-1921	Biarritz (L)	QM. Int.	16-11-40	<i>Courbet, Amiens</i> , Cuartel Bir-Hakeim
PITE, Pierragno	9-9-1902	Viodos (Z)	Mo. MAR.	24-3-43	<i>Groix, Ville d'Oran</i>
QUEIROZ, Maurice Robert	31-5-1924	Bayonne (L)		18-3-43	Cuartel Surcouf, <i>Aéronavale</i> en Gran Bretaña
REGNIER, Charles	9-12-1921	Hendaye (L)	QM. Fus.	?-8-40	1er BFM, 1er RFM
SALABERRIA, Jose	6-1-1880	Rentería (G)	Mat. Int.	1-1-42	Intendencia marítima
SALLABERRY, Michel	31-1-1901	St-Jean-De-Luz (L)	Fog. MAR.	7-9-40	<i>PLM17, Nevada II, Capo Olmo, Colombie</i>
SANZ, Gaston 36	25-5-1921	Bayonne (L)	QM. Cui.	14-7-40	<i>Rubis</i>
SARRA, Michel Léon	3-10-1918	Bidart (L)	QM. Can.	19-8-40	<i>Volontaire, Junon, AMBC L'Aventure</i>
SIO SSE, Ernest	28-4-1892	Bayonne (L)	Mat. Char.	27-7-42	Marina St Pierre
URANGA, Jose María	22-5-1922	Donostia (G)	QM. Fur.	3-6-43	23ª Flotilla de Lanchas Torpederas

36. Gaston Sanz se hizo muy popular en los años 60 por ser el chófer de los actores Liz Taylor y Richard Burton y acompañarles en muchos actos públicos. Falleció en 2005.



ABREVIATURAS DE GRADOS Y TERRITORIOS

A	Alava	Cui.	Cocinero	MAR.	Marina mercante
B	Vizcaya	Ele.	Electricista	Mat.	Marinero
BN	Baja Navarra	EV.	Alférez de Navío	Med.Ppl.	Médico Principal
G	Guipúzcoa	Fog.	Fogonero	Mek.	Mecánico
L	Laburdi	Fur.	Furriel	Mo.	Mozo
N	Navarra	Fus.	Fusilero	OA.	Oficial Administrativo
Z	Zuberoa	Int.	de Intendencia	OE.	Oficial de Marinería
Aum.	Capellán	Liet.	Teniente (Ejército de Tierra)	OMec.	Oficial Mecánico
Can.	Artillero	LV.	Teniente de Navío	QM.	Contraestre
Cap.	Capitán (Marina Mercante)	Mae.	Maestre	Rad.	Radio
CC.	Capitán de Corbeta	Mae-2.	Maestre de 2º	Sec.	Escribiente
Char.	Carpintero	Mai.	Camarero	Tim.	Timonel

Anexo II

ACUERDO ENTRE EL CONSEJO DE DEFENSA DEL IMPERIO FRANCÉS Y EL CONSEJO NACIONAL VASCO (17 de mayo de 1941)³⁷

PREÁMBULO

Los representantes de Euzkadi (País Vasco peninsular) y los de la Francia Libre, movidos por sentimientos de simpatía mutua y por consideraciones procedentes del hecho de que sus respectivos países son vecinos, han emprendido desde el mes de noviembre de 1940 y proseguido sin interrupción hasta el día de hoy, conversaciones dirigidas hacia la conclusión de un acuerdo.

Dichos representantes han constatado la dificultad, resultado de circunstancias de orden general, que se oponía a la conclusión rápida de un acuerdo sobre una base política.

Considerando, no obstante, de su interés que ciertas estipulaciones previstas en su proyecto inicial entren inmediatamente en vigor sin perjuicio de que se prosigan las conversaciones, las dos partes han convenido y decidido lo que sigue:

DISPOSITIVO

1. La atención del Consejo de Defensa del Imperio Francés ha sido atraída sobre la situación de los Vascos llegados de España y que se encuentran actualmente en territorio francés, en la cárcel, en campos de concentración y, en general, en situaciones privativas o limitativas de libertad por motivos que no son los de derecho común y por lo tanto no acarrearán una condena regular.

Considerando ser de equidad contribuir a la reparación del perjuicio causado a esos Vascos por esta injusta detención, el general De Gaulle, en nombre del Consejo de Defensa, se compromete a poner toda su autoridad y todos sus esfuerzos, en cuanto la recuperación del territorio francés metropolitano y colonial le dé posibilidad de ello, para obtener que sean puestos en libertad los Vascos que se encuentren en esa situación y para ayudarles a recuperar, en Euzkadi, en la América Hispánica, en Francia o en las colonias, protectorados y territorios bajo mandato Francés, condiciones normales de vida.

2. Considerando que bajo reserva de la facultad de apreciación de las autoridades francesas competentes, los Vascos que hayan servido en las Fuerzas Francesas Libres, a título militar o civil, y hayan

37. La versión en castellano procede de IRUJO, Manuel de: "De Gaulle y los vascos", Publicado en *Alderdi*, nº 282, Febrero 1973, págs. 9-11. El texto en francés está publicado en IRUJO OLLO, Manuel de: "La comunidad occidental europea y los vascos", *op.cit.*, págs. 261-262, y en JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *Los Vascos en la Segunda Guerra Mundial: El Consejo ...*, *op.cit.*, págs. 311-315. Copias del texto original se conservan en: Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Paris, Serie Guerre 1939-1945, Londres, CNE, vol. 251, Espagne, Nationalisme Basque; GOAZ MUSEUM-MUSEO DEL NACIONALISMO VASCO. Sabino Arana Fundazioa (Bilbao). GE.K.00465.C.1 (signatura antigua).

dado toda satisfacción, habrán adquirido, por ello mismo, un derecho moral a obtener la nacionalidad francesa, el General De Gaulle está dispuesto a favorecer la consecución de las solicitudes presentadas por esas personas. También está dispuesto a intervenir a favor de los Vascos que, no habiendo servido en las Fuerzas Francesas libres, serían recomendados por las Delegaciones Vascas acreditadas, a fin de que las solicitudes que hagan para obtener la nacionalidad francesa sean examinadas con benevolencia.

3. El Consejo de Defensa toma buena nota de que el Consejo de Euzkadi está dispuesto a favorecer el ingreso voluntario de los ciudadanos vascos en las Fuerzas Francesas Libres. Por su lado, tomará todas las medidas útiles y apoyará, si es necesario, las gestiones hechas acerca de autoridades extranjeras a fin de facilitar a los Vascos deseosos de ingresar en las Fuerzas Francesas Libres la obtención de los pasaportes y salvo-conductos que necesiten. La aplicación de este párrafo incumbirá a una comisión integrada por un representante vasco y un representante francés.

4. El Consejo de Defensa está dispuesto a otorgar el beneficio del derecho de asilo a cierto número de Vascos recomendados por la Delegación Vasca acreditada y a tomar todas las medidas necesarias a fin de facilitar el establecimiento de estos elementos en el territorio colonial francés que constituya Francia Libre.

5. El beneficio de las disposiciones incluidas en los párrafos precedentes podrá ser extendido a ciertos elementos no vascos, que se encuentren al servicio del Consejo de Euzkadi y que sean recomendados por éste como particularmente dignos de interés.

6. El Consejo de Defensa toma nota de que el Consejo de Euzkadi está dispuesto a utilizar sus relaciones y su influencia a fin de colaborar en el desarrollo económico de los territorios coloniales franceses que constituyen la Francia Libre, y sobre todo de intensificar los intercambios entre estos territorios por una parte, América Central y América de Sur por otra parte. Por su parte, el Consejo de Defensa se compromete a tomar todas las medidas necesarias a fin de facilitar la actividad de los organismos comerciales vascos que se formen para estos fines. Las modalidades de aplicación del principio establecido en este párrafo harán el objeto de acuerdos elaborados por una comisión compuesta, en número iguales de representantes vascos y franceses, la cual comisión se reunirá en cuanto entre en vigor el presente acuerdo.

7. Los Vascos que vayan a los territorios coloniales que constituyen la Francia Libre, en aplicación de los párrafos precedentes, podrán justificar su identidad mediante documentación otorgada por las Delegaciones Vascas.

8. En la aplicación de los párrafos precedentes, el Consejo de Defensa se atenderá a las Delegaciones Vascas autorizadas en cuanto a determinar la calidad de vascos de los individuos interesados.

9. El Consejo de Defensa toma nota de que el Consejo de Euzkadi está dispuesto a facilitar la tarea de los agentes franceses de información en Francia, en España y en los territorios africanos, sometidos a los dos Estados.

10. Sin prejuzgar las circunstancias que podrían, en cualquier momento, imponer una modificación contractual de los términos del presente acuerdo, los dos Consejos prevén que, en un plazo razonable, reanudarán las conversaciones entre representantes Vascos y Franceses, a fin de examinar si no cabe extender a otros terrenos la colaboración prevista en el presente acuerdo. Mientras tanto, cada una de las dos partes, no tomará ningún compromiso político relativo al país de la otra o a los territorios metropolitanos y coloniales y protectorados de Estado del cual proceda ésta, sin consultar con su co-suscribiente, quedando reservada para una y otra parte la facultad de denunciar inmediatamente el presente acuerdo, en caso de disenso.

11. El presente acuerdo tomará efecto a partir del día del cambio de firmas. Quedará vigente en el caso en que una modificación interviniera en el estatuto de una u otra de las dos partes.

Hecho en Londres, el 17 de Mayo de 1941

Por EUZKADIKO BATZAR NAGUSIA
y en nombre de su Presidente,
El Consejero encargado de Asuntos Exteriores
y delegado del Consejo en Londres,

José Ignacio de Lizaso

Por el General de Gaulle,
y el Consejo de Defensa del Imperio Francés,
El Secretario Permanente del Consejo
de Defensa,

Profesor Cassin



EUZKADI'KO BATZAR NAGUSIA

ACCORD entre le GENERAL DE GAULLE au nom du CONSEIL DE
DEFENSE de l'EMPIRE FRANCAIS et le CONSEIL "EUZKADI'KO
BATZAR NAGUSIA".

--oo0oo--

Londres, le 17 Mai 1941

ACCORD entre le GENERAL DE GAULLE au nom du CONSEIL DE DEFENSE de l'EMPIRE FRANCAIS et le CONSEIL "EUKADI" KO BATZAR NAGUSIA. "

PREAMBULE

Les représentants d'EUKADI (Pays basque péninsulaire) et ceux de la France Libre, mus par des sentiments de sympathie mutuelle et par des considérations tenant au voisinage de leurs pays respectifs, ont engagé, dès le mois de Novembre 1940, et poursuivi sans interruption jusqu'à ce jour, des conversations tendant à la conclusion d'un accord.

Ces représentants ont dû constater la difficulté, résultant de circonstances d'ordre général, d'aboutir rapidement à conclure un accord sur une base politique.

Considérant toutefois de leur intérêt que certaines des stipulations envisagées dans le projet initial entrent immédiatement en vigueur sans préjudice à la poursuite des pourparlers, les deux parties ont convenu et arrêté ce qui suit :

DISPOSITIF

1.... L'attention du Conseil de Défense de l'Empire Français a été attirée sur la situation des Basques venus d'Espagne et se trouvant actuellement sur le territoire français, en prison, dans des camps de concentration et en général, dans des situations privatives ou limitatives de liberté pour d'autres motifs que des motifs de droit commun entraînant une condamnation régulière.

Considérant comme équitable de contribuer à la réparation du préjudice causé à ces Basques par cette injuste détention, le Général de Gaulle, au nom du Conseil de Défense, s'engage à user de toute son autorité et à faire tous ses efforts, dès que la récupération du territoire français métropolitain et colonial le mettra en mesure de le faire, pour obtenir la mise en liberté des Basques se trouvant dans cette situation et les aider à retrouver en Euzkadi, en Amérique Hispanique, en France ou dans les colonies, protectorats et mandats français, des conditions de vie normale.

2.... Estimant que, sous réserve de la faculté d'appréciation des autorités françaises compétentes, les Basques qui auront servi dans les Forces Françaises Libres, à titre militaire ou civil, et auront donné toute satisfaction, auront acquis de ce fait un droit moral à l'obtention de la nationalité française, le Général de Gaulle est disposé à faciliter l'aboutissement des demandes de naturalisation présentées par ces éléments. Il est également disposé à intervenir en faveur des Basques n'ayant pas servi dans les Forces Françaises Libres qui seraient recommandés par la Délégation Basque qualifiée, afin que leurs demandes de naturalisation soient examinées avec bienveillance.

3.... Le Conseil de Défense note que le Conseil d'Euzkadi est disposé à favoriser les engagements des ressortissants basques dans les forces Françaises Libres. De son côté, il prendra toutes les mesures utiles et appuiera en cas de besoin les démarches faites auprès d'autorités étrangères en vue de faciliter aux Basques désireux de rejoindre les Forces Françaises Libres l'obtention des passeports et sauf-conduits nécessaires. L'application de ce paragraphe incombera à une commission composée d'un représentant basque et d'un représentant français.

4.... Le Conseil de Défense est disposé à accorder le bénéfice du droit d'asile à un certain nombre de Basques recommandés par la Délégation Basque qualifiée et à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de faciliter l'établissement de ces éléments sur le territoire colonial français constituant la France Libre.

5.... Le bénéfice des dispositions incluses dans les paragraphes précédents pourra être étendu à certains éléments non Basques, au Service du Conseil d'Euzkadi, et qui seraient recommandés par celui-ci comme particulièrement dignes d'intérêt.

6.... Le Conseil de Défense note que le Conseil d'Euzkadi est disposé à user de ses relations et de son influence, en vue de collaborer à la mise en valeur des territoires coloniaux français, constituant la France Libre, et tout particulièrement d'intensifier les échanges entre ces territoires, d'une part, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud de l'autre. De son côté, le Conseil de Défense s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de faciliter l'action des organismes commerciaux basques créés à cette fin. Les modalités d'application du principe posé dans ce paragraphe feront l'objet d'accords élaborés par une commission composée en nombre égal de représentants basques et français, qui se réunira dès l'entrée en vigueur du présent acte.

7.... Les Basques se rendant dans les territoires coloniaux français constituant la France Libre, en application des paragraphes précédents, pourront prouver leur identité au moyen de documents délivrés par les Délégations Basques.

8.... Dans l'application des paragraphes précédents, le Conseil de Défense s'en remettra aux Délégations Basques qualifiées du soin de déterminer la qualité de Basques des intéressés.

9.... Le Conseil de Défense note que le Conseil d'Euzkadi est disposé à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de faciliter la tâche des agents d'information Français en France, en Espagne, et dans les territoires africains relevant des deux Etats.

10.... Sans préjudice des circonstances qui pourraient, à tout moment, dicter une modification contractuelle des termes du présent acte, les deux Conseils envisagent, dans un délai raisonnable, la reprise des conversations entre représentants Basques et Français, en vue d'examiner s'il n'y a pas lieu d'étendre à d'autres terrains la collaboration prévue dans le présent acte. Pendant ce délai, chacune des parties ne prendra aucun engagement politique relatif au pays de l'autre, ou aux territoires métropolitains et coloniaux et protectorats de l'Etat dont elle relève, sans consulter son co-contractant, sous réserve, pour l'une et l'autre parties, de la faculté de dénoncer immédiatement le présent accord en cas de dissentiment.

II.... Le présent accord produira effet à dater du jour de l'échange des signatures. Il demeurera en vigueur dans le cas où une modification interviendrait dans le statut de l'une ou l'autre des deux parties.

Fait à Londres, le 17 Mai 1941

" Pour " Euzkadi'ko Batzar Nagusia "
et au nom de son Président,
Le Conseiller chargé des Affaires Etrangères
et délégué du Conseil à Londres,
José-Ignacio de Lizaso.

Pour le Général de Gaulle,
et le Conseil de Défense de l'Empire
Français,
Le Secrétaire Permanent du
Conseil de Défense,
Professeur Cassin.



TELEGRAMAS INTERCAMBIADOS COMO INSTRUMENTO DE RATIFICACION DEL ACUERDO³⁸

GENERAL DE GAULLE

Envoyé Lundi 26/5

Suite signature accord franco basque suis heureux vous adresser salut cordial vous exprimer espoir notre collaboration contribue defaite ennemis communs triomphe democratie liberation nos pays respectifs.

Signe: Manuel de IRUJO

PRESIDENT de IRUJO

Reçu Vendredi 30/5

Vous remercie votre salut cordial stop Suis heureux vous adresser le mien stop Collaboration nos deux peuples est un élément important dans lutte contre ennemi commun et pour triomphe libertés nationales dans monde.

Signe: Charles de GAULLE

France Libre

Secrétariat Permanent du

Conseil de Défense de l'Empire

4, Carlton Gardens SW.1

Londres, le 30 Mai 1941

Monsieur le Président:

J'ai transmis au Général De Gaulle le télégramme que vous aviez eu l'amabilité de lui envoyer à l'occasion de la signature de l'accorde entre nos Conseils respectifs.

Il m'est agréable de vous transmettre immédiatement la réponse que le général De Gaulle vient d'adresser au quartier général à votre intention:

«Vous remercie votre salut cordial. Je suis heureux de vous adresse le mien. Collaboration nos deux peuples est un élément important dans la lutte contre l'ennemi commun et pour le triomphe des libertés nationales dans le monde. Signé: Charles De Gaulle».

Je profite de cette occasion pour vous exprimer avec quelle joie, en ami fidèle des populations basques, j'ai apposé ma signature, au nom du Général et du Conseil de Défense, au bas de l'Accord du 17 Mai.

Veillez agréer, je vous prie, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

René CASSIN

M. Manuel de Irujo.

Président Conseil Euzkadi.

38. Los telegramas proceden de los Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Serie Guerre 1939-45, Londres, CNF, vol. 251 y el oficio está reproducido en IRUJO, Manuel de: "De Gaulle y los vascos", *op.cit.*, pág. 7.



Anexo III

PERSONAL QUE SIRVIÓ EN EL 3ER. BATALLÓN DE FUSILEROS MARINOS DE LAS F.N.F.L.³⁹

OFICIALES

Servando MARENCO REJA, nacido el 21-3-1890 en Motril (Málaga). Era oficial del Cuerpo de Intervención Militar. Amigo de Galán, era el jefe militar de la sublevación de diciembre de 1930 en Lérida. Durante la Guerra Civil fue director de la Comandancia Militar de Milicias y luego Inspector General de los Centros de Reclutamiento, Instrucción y Movilización, ascendiendo el grado de coronel de infantería. A punto de concluir la guerra civil era Inspector General de los Batallones de Ametralladoras, con los que cubrió la retirada de Cataluña. Capitán de Corbeta de las FNFL (Sep-41) y primer jefe del batallón. Luego fue destinado a una misión especial en África.

Juan de ARCE MAYORA, era de origen vasco, aunque nacido en Valencia el 20-8-1885. En la Guerra Civil participó en la defensa de Madrid y en la batalla del Jarama al frente de la 9ª División, con el grado del teniente coronel. Mandó luego la 37ª División del Ejército de Extremadura y, por último fue director de la Academia Militar de la República en Paterna (Valencia), con el grado de coronel. Capitán de Corbeta de las FNFL (Sep-41) y jefe de la Comisión de Reclutamiento del Batallón.

Angel de AGIRRETXE GOIKOETXEA había nacido en Bilbao el 20-7-1905. Era médico, ex-director de la revista "Jagi-Jagi" y uno de los dirigentes de Euzko Mendigoizale Batza. Durante la Guerra Civil había sido capitán médico del Batallón "Zergaitik Ez", ascendiendo hasta teniente coronel. Sirvió luego como médico de los refugiados en Francia. Al producirse la invasión alemana escapó de San Juan de Luz en el langostero bretón *Solangane*. Fue a Irlanda y luego a Inglaterra. Médico de 1ª clase de las FNFL (Sep-41) y médico del Batallón.

Rosendo PIÑEIROA PLAZA había nacido en Madrid el 7-11-1903. Al estallar la Guerra Civil era capitán de los Guardias de Asalto. Participó en la defensa de Madrid, en los combates de mayo del 37 en Barcelona, en la batalla de Belchite y en la ofensiva sobre Zaragoza. Al final de la Guerra había ascendido a teniente coronel y mandaba la 2ª División de Asalto en Madrid. Era amigo del coronel Casado y escapó con él a Inglaterra. Fue nombrado Teniente de Navío de las FNFL (Ene-42) y jefe de la Compañía de Instrucción del Batallón.

José Mª de BALLABRIGA nació el 31-1-1909 en Zaragoza. Había sido profesor de Letras en la Universidad de Zaragoza. Durante la Guerra Civil fue comandante de infantería y mandó un batallón en los frentes de Aragón. En 1938 era jefe de E.M. de la 43 División, exiliándose a Francia al caer Cataluña. Fue miembro de la Alianza Democrática Española, un grupo que operaba al servicio del *Intelligence Service* británico. Al producirse la invasión alemana fue evacuado de Burdeos por la Marina británica. Alférez de Navío de 1ª de las FNFL (Sep-41).

Antonio GONZÁLEZ GARCÍA nació el 1-2-1911 en Segura de León (Badajoz). Durante la Guerra Civil había sido comandante de infantería, ascendido por méritos de guerra. Alférez de Navío de 1ª de las FNFL (Sep-41).

Philip KIEFFER, nacido el 24-10-1899 en Port au Prince (Haiti) pero de origen alsaciano. Sería luego el creador de las unidades de comandos de la Marina francesa, y hablaba correctamente inglés y español. OIC (Oficial Intérprete y de Cifra) de 2ª clase de las FNFL, asignado como oficial de enlace al Batallón (Sep-41). Estuvo muy poco tiempo en el Batallón porque pasó pronto a organizar los comandos de la Marina.

39. Esta relación de personal del Batallón y las notas biográficas de los oficiales se han elaborado a partir de diversas fuentes. En particular se ha utilizado: BOUCHI-LAMONTAGNE, CV (H) André: *Historique des Forces Navales Françaises Libres ...*, op.cit.; Carta al autor de Antonio Gamarra, Boulogne, 26/3/1989, con algunas aclaraciones posteriores por teléfono; Documentación diversa sobre el 3er. Batallón de F. M. procedente del SERVICE HISTORIQUE DE LA DEFENSE (Château de Vincennes) proporcionada amablemente por Juan Carlos Jiménez de Aberasturi; Documentación diversa sobre el 3er. Batallón de F. M. que se conserva en GOAZ MUSEUM-MUSEO DEL NACIONALISMO VASCO. Sabino Arana Fundazioa (Bilbao) en el apartado "Documentación de la Delegación Vasca en Londres (1937-1962)"; Entrevista del autor a Juan Antonio Castro Izaguirre, en Tolosa, en 1987; Entrevistas del autor a Asunción Camiña, viuda de Angel Agirretxe, en San Juan de Luz, en 1987 y 1988; ROMANA ARTEAGA, José Miguel: *La Segunda Guerra Mundial y los vascos*, Ediciones Mensajero, Bilbao, 1988, págs. 317-319 y 323; "D. Ronsendo Piñeiroa ha muerto", reseña biográfica en *Euzko Deya*, nº 259. 31/3/1947, pág. 4.

Antonio BERA HERNÁNDEZ DE LARDIZABAL decía ser de origen navarro. Había nacido el 18-8-1914. Fue el último en incorporarse al Batallón, en el que apenas estuvo un mes (1942). Primero ingresó como Alférez de Navío de 2ª de las FNFL para pasar luego a Teniente de la Legión Extranjera en la 13ª DBLE/1ª DFL.

Juan Antonio de BASABE ARRAZOLA nació en Bilbao en agosto de 1900. Había servido como teniente de Infantería en un batallón de gudaris y después pasó a Francia. A raíz de la invasión alemana escapó de San Juan de Luz en el transporte polaco *Baron Nairn* con Antonio Gamarra y otros. Alférez de Navío de 2ª de las FNFL (Sep-41).

Julián HICKMAN URRUTIA era natural de Sestao. Había sido capitán de Ingenieros en un batallón vasco y fue capturado en Santoña. Al ser su padre de origen inglés, consiguió su liberación y fue a Inglaterra. Alférez de Navío de 2ª de las FNFL (1942).

Antonio GAMARRA CALVO, nacido en Vitoria el 3-10-1912, era miembro del Araba Buru Batzar del PNV. Al producirse la invasión alemana de Francia pudo escapar de San Juan de Luz en el transporte *Baron Nairn* y llegar a Inglaterra con otros dos compañeros del EBB, Juan Basabe y varios miembros de los Servicios Vascos de Información. Oficial de Administración de 2ª de las FNFL (Nov-41).

Servando MARENCO DELGADO era hijo de Servando Marenco Reja, nacido en Motril en 1921. En la Guerra Civil había sido alférez de Infantería, sirviendo en la Inspección General de Movilización y en los batallones de ametralladoras. Aspirante de las FNFL (Sep-41). Acompañó a su padre en la misión especial en África.

SUBOFICIALES

- Louis Francis Emmanuel ALLUSON (Brest, Francia, 6-11-1918) – 2º Maestre
- Ignacio AXPE (Vizcaya) – Contra maestre
- Jean Marie Georges BUQUIN (Courbevoie, Francia, 2-8-1924) – Contra maestre furriel
- Vladimir BYLINSKY (a) Edmond DANTES (Mayet, Francia, 10-2-1919) – Contra maestre
- Alfredo GOMEZ – Contra maestre
- Julio JULIEN (Chile) – Contra maestre
- Guillermo LAGUILLO (Uruguay, 27-8-1914) – Contra maestre
- José LÓPEZ (Argentina, 3-6-1921) – Contra maestre
- George MICHEL – Contra maestre
- Enrique RODRIGUEZ (Mendoza, Argentina, 20-6-1916) – Contra maestre
- Ricardo Alberto SILVA – Contra maestre
- Pierre Emile HEMMERDINGER (Paris, 2-2-1921) – Aspirante OIC en tareas administrativas.

INSTRUCTOR

- Juan COTANO (Bilbao, Vizcaya, 25-11-1915) – Comandos del Ejército de Tierra

MARINEROS FUSILEROS (RELACIÓN INCOMPLETA)

- Hernando ACOSTA (Bogotá, Colombia, 1-2-1922)
- Francisco ALGORTA VILLEGAS (Vizcaya)
- Salomón ARAGÓN
- José ARENAS



Adrian BARREAU (Santiago de Chile, Chile, 27-4-1924)
Mario BARRIENTOS (Santiago de Chile, Chile, 1-8-1915)
Ciro Antonio BARRIOS
Carlos BERMÚDEZ (España, 1922)
Carlos María BORDON
Eugenio Mario BOURDIN (Montevideo, Uruguay, 27-4-1917)
Fabián BUDEZ (Puerto Colombia, Colombia, 6-1-1921)
Luis Eduardo CALLE
Manuel CAMACHO
Roberto CARDOSO (Uruguay, 23-8-1907)
Joaquín CARILLO
Luis CAZAUDEHORE (Valparaíso, Chile, 21-7-1922)
Bernardo CHIQUIN
Enrique Luis CORDERO (Argentina, 24-8-1918)
Alberto COURAU SANCHEZ,
Tito José CRUZ
Ismael CUBILLOS PULIDO
Rafael CUDER BLANCO (Sevilla, España, 30-6-1922)
Atilio DURAN
Filiberto ESCOBAR
Alberto Elbio "Tito" ESCOBAR ECHENIQUE (Montevideo, Uruguay, 27-4-1914)
Mario ESCOBAR MOTTA, (Moniquira, Colombia, 17-8-1916)
Pedro ESTABLE,
Antonio ESTRAVIZ
Enrique EVIA (Montevideo, Uruguay, 1-12-1920)
Bernardo Carlos FEMENIAS LOYOLA (Valparaíso, Chile)
Juan Pedro GARBIA (Uruguay, 1907)
Carlos GARCIA
Manuel GONZALEZ
Victor GRANATI (Argentina, 25-4-1923)
Charles JEQUIER (Chile, 19-1-1919)
Julio JAMETT BAEZA (Santiago de Chile, Chile, 5-3-1918)
Eulices LARRAURA (Montevideo, Uruguay, 2-9-1920)
Gregorio MARTINEZ (Montevideo, Uruguay, 1-11-1919)
Luis Fernando MEDINA (Chile)
Roberto MONAGA DOMINGUEZ
José MONTEVIDO (Uruguay)
Alfonso MORA ALMENARA (Barcelona, 23-10-1924)
Mariano de MORA VASQUEZ (España, 24-2-1924)
Rodolfo MURCIA
Ramón ORTIZ

Orlando PEÑA PEREZ (Managua, Nicaragua, 24-12-1919)
Juan PEREZ-BORJAS (Montevideo, Uruguay, 15-9-1920)
Jorge POLINDARA
William POWELL
Rufino RANGEL
Jorge RODRÍGUEZ
Manuel SAENZ
Luis SANKAN (Chile)
Primicio Enrique SOUTO (Buenos Aires, Argentina, 2-11-1913)
Carlos TEJADA
Jaime TOCHES
Victor VILLAGRAN AMAYA (6-9-1914)
Manuel YAÑEZ, (Cedeira, España, 26-2-1922)



Sello oficial del 3º. BFM.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Archivos

ARCHIVES DU MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES (La Courneuve)
GOAZ MUSEUM-MUSEO DEL NACIONALISMO VASCO. Sabino Arana Fundazioa (Bilbao).
SERVICE HISTORIQUE DE LA DEFENSE (Château de Vincennes, Paris).

Entrevistas y contactos personales

Entrevistas a Asunción Camiña, viuda de Angel Agirretxe (San Juan de Luz, 1987-88).
Entrevista a Juan Antonio Castro Izaguirre (Tolosa, 1987).
Carta de Antonio Gamarra (Boulogne, 26/3/1989), con algunas aclaraciones posteriores por teléfono.
Entrevistas a Paul Lereboure (San Juan de Luz, 1987-89).

Bibliografía

BERTRAND, Michel: *Les Forces Navales Françaises Libres*, Argout Éditions, Paris, 1980.
BOUCHI-LAMONTAGNE, CV (H) André: *Historique des Forces Navales Françaises Libres. Tome V Memorial*, Service historique de la Défense, Vincennes, 2006.
CHALINE, VAE (cr) E. et SANTARELLI, CV (h) P.: *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, Service Historique de la Marine, 1989.
CHALINE, VAE (cr) E. et SANTARELLI, CV (h) P.: *Historique des Forces Navales Françaises Libres. Tome 3 Annuaire biographique des officiers des Forces Navales Françaises Libres*, Service Historique de la Marine, 1998.
IRUJO, Manuel de: *El Consejo Nacional de Euzkadi-Euzkadiko Nagusia. Informe preparado para el Congreso Mundial Vasco de 1956*.
IRUJO, Manuel de: "De Gaulle y los vascos", en *Alderdi*, nº 282, Febrero 1973.
IRUJO OLLO, Manuel de: "La comunidad occidental europea y los vascos". Trabajo publicado en *VII Congreso de Estudios Vascos: Biarritz 1948*, Eusko Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián, 2003.
JIMÉNEZ DE ABERASTURI, Juan Carlos: *Los Vascos en la Segunda Guerra Mundial: El Consejo Nacional Vasco de Londres, 1940-44* (Recopilación Documental), Cuaderno del Centro de Documentación de Historia Contemporánea del País Vasco, nº 6, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1991.
JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos: *De la derrota a la esperanza: políticas vascas durante la Segunda Guerra Mundial (1937-1947)*. Tesis Doctoral publicada por el Departamento de Historia Contemporánea, UPV/EHU, 1998. Director: Joseba Agirreazkuenaga Zigorraga.
JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos: "Irujo en Londres. 1939-1945". *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, nº 32, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2002.
JIMÉNEZ DE ABERASTURI CORTA, Juan Carlos y MORENO IZQUIERDO, Rafael: *Al servicio del extranjero. Historia del Servicio Vasco de Información de la Guerra Civil al Exilio (1936-43)*, A. Machado Libros, S.A., Madrid, 2009.
MARQUINA BARRIO, Antonio: "El servicio secreto vasco", *Historia* 16, nº 97, mayo 1984.
MUSELIER, Almirante: *De Gaulle contra le Gaullisme*, Editions du Chêne, Paris, 1946.
PARDO SAN GIL, Juan: "Vascos y franceses en Londres (1940-1942). El Tercer Batallón de Fusileros Marinos". Ponencia presentada en el Coloquio Internacional "*Espanoles en Francia, 1936-1946*". Salamanca, 2, 3, y 4 de mayo de 1991. Publicada en las Actas del Coloquio. Universidad de Salamanca, 1991. Este trabajo ha servido de base para el texto de este apartado.
ROMAÑA ARTEAGA, José Miguel: *La Segunda Guerra Mundial y los vascos*, Ediciones Mensajero, Bilbao, 1988.
"D. Ronsendo Piñeiroa ha muerto", reseña biográfica en *Euzko Deya*, nº 259. 31/3/1947.
SOUCHÉRE, Elene de la: "Un aporte interesante al conocimiento del Comité Nacional Vasco de Londres", en *Euzkadí*, nº 225, 26/3/1981.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

VALDÉS HANSEN, Felipe: "Los últimos arponeros vascos: Juan José Zubiaur y Ramón Inchausti", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 579-590.



Los últimos arponeros vascos: Juan José Zubiaur y Ramón Inchausti

Felipe Valdés Hansen

Recep.: 15.10.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 579-590]

Acep.: 20.11.12

Resumen

Se recogen las semblanzas de los dos últimos arponeros vascos, después de muchos siglos de tradición ballenera en el País Vasco. Ramón Inchausti Pujana (Elanchove, 1909-Gijón, 1988) y Juan José Zubiaur Irazábal (Erandio, 1905-1976) trabajaron como arponeros al servicio de las compañías balleneras del estrecho de Gibraltar (IMSA: Industrial Marítima S.A.) y de Galicia (IBSA: Industria Ballenera S.A.). Inchausti realizó su última campaña en 1960 y Zubiaur en 1963. Ello, tal como se expone en el artículo, marca el fin del ciclo ballenero vasco cuyo inicio se remonta a la Edad Media.

Palabras clave: *Industria ballenera, Galicia, estrecho de Gibraltar, arponeros vascos.*

Laburpena

Euskal Herriko balea arrantzak mendeetako tradizioaren barruan, azken bi euskal harpoilarien berri laburrak bil-tzen dira. Ramon Intxausti Pujana (Elanchove, 1909-Gijón, 1988) eta Juan Jose Zubiaur Irazabal (Erandio, 1905-1976) harpoilari ibili ziren Gibraltar itsasarteko (IMSA: Industrial Marítima S.A.) eta Galiziako (IBSA: Industria Ballenera S.A.) balea-konpainietan. Intxaustik 1960an egin zuen bere azken kanpaina, eta Zubiaurrek 1963n. Artikuluak azaltzen duen bezala, horrek markatu zuen euskal baleazaleen zikloa, Erdi Aroan hasia.

Gako-hitzak: *balea industria, Galizia, Gibraltar itsasartea, euskal harpoilariak.*

Abstract

A biographical sketch of the last two Basque whalers after many centuries of whaling tradition in the Basque Country. Ramón Inchausti Pujana (Elanchove, 1909-Gijón, 1988) and Juan José Zubiaur Irazábal (Erandio, 1905-1976) worked as whalers for the whaling companies of the Straits of Gibraltar (IMSA: Industrial Marítima S.A.) and Galicia (IBSA: Industria Ballenera S.A.). Inchausti completed his last campaign in 1960 and Zubiaur in 1963. As explained in the article, it marked the end of the Basque whaling industry, which started back in the Middle Ages.

Key words: *whaling industry, Galicia, Straits of Gibraltar, Basque whalers.*

“Las condiciones en que se desliza la vida actual hacen a la mayoría de la gente opaca y sin interés. Hoy, a casi nadie le ocurre algo digno de ser contado. La generalidad de los hombres nadamos en el océano de la vulgaridad. Ni nuestros amores, ni nuestras aventuras, ni nuestros pensamientos tienen bastante interés para ser comunicados a los demás, a no ser que exageren y se transformen. La sociedad va uniformando la vida, las ideas, las aspiraciones de todos”.

Pío Baroja, *Las inquietudes de Shanti Andía* (1911)

1. FINAL DEL CICLO BALLENERO VASCO

Ni versos ni canciones. Ni siquiera un breve obituario o un párrafo dando cuenta de su muerte en cualquier diario local del norte. Los últimos arponeros vascos casi se desvanecieron en la Historia de la misma manera que llegaron a ella hace siglos. En silencio.

Bien conocidos son, en cambio, los hechos en torno a la captura de una ballena en Orio en 1901, la última ballena vasca o de los vascos aunque todavía queden algunas ballenas francas en el mar¹. Los versos anónimos y la versión musical que se hizo después (*Balearen bertsoak* de Benito Lertxundi) describen la captura del cetáceo por los patrones de traineras de aquel puerto, empleando arpones de mano a la vieja usanza. Al igual que sus antepasados, cuyas cuadrillas de balleneros gozaron de gran prestigio en todo el Cantábrico siglos atrás, pero en su caso teniendo que recurrir a la dinamita para paliar su falta de destreza:

Mila bederatzieun da
lenengo urtean
maiatzaren amalau
garren egunian
Orioko herriko
barraren aurrian
balia agertu zan
beatzik aldian...

En el primer año
de mil novecientos
día catorce de mayo
delante de la barra de Orio
apareció, a eso de las nueve,
una ballena...

Bost treñero juañ ziran
patroi banarekin.
Mutil bizko bikain
gutziz onarekin.
Manuel Olaizola
eta Loidirekin,
Uranga, Atxaga ta
Manterolarekin...

Fueron cinco traineras
cada una con su patrón.
Con hombres adiestrados
y fornidos.
Con Manuel Olaizola y Loidi,
con Uranga, Atxaga,
y Manterola...

Y, sin embargo, de los dos últimos arponeros nada se dijo a pesar de no ser el suyo un lance aislado u ocasional como el de 1901. Tanto no lo fue que ninguno entre todos los arponeros vascos –y desde luego fueron muchos a lo largo de la historia– cazó tantas ballenas como Ramón Inchausti Pujana y Juan José Zubiaur Irazábal. Lo que antes llevaba toda una vida o más, de haberlas tenido, ellos lo resolvieron en una campaña. En la de 1953 habrían llegado hasta los trescientos cetáceos, si en el barco de Inchausti no hubiesen perdido uno ya arponeado en medio del temporal; pero eso, hoy en día, no tiene tintes de aventura ni de proeza. La sobreexplotación, mejor dicho nuestra toma de conciencia de ésta, ha puesto fin a la sugestiva imagen del ballenero en el pasado. Al arponero de antaño, ensalzado en no pocas obras de la literatura y la pintura, se contraponen ahora el de la era industrial que se sirve de los adelantos técnicos para realizar la matanza; ni siquiera su oficio es ya

1. Ballena franca es el nombre común de la especie *Eubalaena glacialis*, el cual prevalece actualmente en detrimento de otros cada vez menos frecuentes como ballena vasca, de los vascos o vizcaína.

considerado como una caza o una pesca. Es la paradoja del ballenero al que siempre acompañó una aureola de aventurero enfrentado al leviatán en mares lejanos, la cual ha terminado por perder en nuestros días.

Pero cuando Zubiaur e Inchausti fueron arponeros, incluso cuando dejaron de serlo, todavía faltaba mucho para que llegasen –también por el mar– los primeros ecologistas que propiciaron ese cambio. Y de aquél contexto previo, tan diferente al nuestro en el modo de interaccionar con el entorno, no podemos sustraerlos individualmente. A ellos ni al resto de arponeros españoles del siglo XX. Pero el olvido del que han sido objeto Inchausti y Zubiaur no es consecuencia de esta nueva percepción, sino de la desidia y del desconocimiento. Probablemente no sería así de haber continuado la actividad ballenera en otro lugar que no fuese una recóndita cala encarada al cabo Finisterre, habiendo empezado ambos en otro lugar, la rada africana de Benzú, no menos desconocido y distante de todo en aquel tiempo.

La contratación de arponeros vascos por los balleneros de otros lugares, como en su caso, fue una costumbre siglos atrás, cuando las compañías comerciales inglesas y holandesas pusieron en marcha sus industrias de saínes. También entre los armadores del norte de Galicia hasta el siglo XVIII. Es probable que en la elección y contratación de los dos primeros arponeros de IBSA, de Zubiaur e Inchausti, influyese veladamente el peso de la historia, el prestigio todavía indeleble de los arponeros vascos. Así lo parece si tenemos en cuenta que no se diferenciaban del resto de sus compañeros en cuanto a experiencia, dado que la industria ballenera moderna no tuvo implantación en el País Vasco, la cual, por otra parte, poca o ninguna similitud tenía con la de siglos atrás.

La imagen del arponero erguido en la proa de una pequeña embarcación de madera, blandiendo un sencillo arpón de hierro, ha dado paso a la de un ballenero que, salvo accidentes, no asume el mismo riesgo. El arpón moderno es un pesado artilugio articulado de unos ochenta kilos de peso provisto de una carga explosiva en la punta, el cual requiere de dos marineros para sostenerlo a pulso con cierta dificultad. Para lanzarlo es absolutamente imprescindible el uso de un cañón artillado en la proa de un moderno barco de vapor. La dificultad no ha desaparecido del todo, es diferente como lo es también el rorcual común o el azul, más grande, rápido y fuerte que la ballena franca y el cachalote.

El menor riesgo no resta un ápice de preeminencia al arponero entre los tripulantes. De su acierto depende en buena medida el éxito de la campaña y la parte sustancial del sueldo de muchos a



Ramón Inchausti Pujana (Elanchove, 1909-Gijón, 1988).
Fotografía cedida por Diego Inchausti García.



Juan José Zubiaur Irazábal (Erandio, 1905-Erandio, 1976).
Fotografía cedida por Lander Zubiaur Ruiz de Asúa.

bordo y en tierra, a través de las primas por cetáceo. Desde el vigía en lo alto del palo hasta el fogonero debajo de la cubierta, pasando por el peón de plataforma o el gerente de la factoría. Incluso en los últimos años se acrecentará al suprimirse la duplicidad de mando en los barcos, pasando a ser el capitán-arponero. Se prescindía así del modelo al uso en la pesca de altura, donde existía la figura del patrón de pesca y el de costa. En el caso de los balleneros el arponero ejercía como el patrón de pesca y, mar adentro, era quien mandaba a bordo de un modo no arbitrario. Se salvaguardaba así su concurrencia vital en la empresa, porque sobre el patrón de costa recaía la responsabilidad del barco ante las comandancias de marina de la dictadura, quedando expuesto a la inhabilitación temporal o permanente en el caso de los accidentes marítimos más graves. La responsabilidad del arponero, en cambio, era de otra índole. De su capacidad y experiencia dependía, en última instancia, el éxito de la empresa y, por ello, era uno de los trabajadores mejor remunerados por ésta.

La presencia de Zubiaur e Inchausti en Galicia fue también otro guiño al pasado, pues desde la Edad Media y hasta el siglo XVIII los vascos acudieron a la costa gallega, el caladero ballenero más importante de la Península Ibérica. En el siglo XVI lo hicieron a bordo de grandes naos, más tarde en pequeñas cuadrillas contratadas o igualadas con la gente local y al final, después de un gran lapso de tiempo, llegaron ellos dos para cerrar definitivamente –ahora sí– el ciclo. Porque la captura de la ballena franca de 1901, hoy motivo de una acertada fiesta conmemorativa en Orio, no pone punto final al ciclo ballenero vasco. Éste se prolongó en su ocaso hasta 1963, cuando Zubiaur optó por seguir el camino de Inchausti que le precedió en el retiro tres años antes. No era la primera vez que su amistad incidía en la trayectoria profesional de uno de los dos dándole un giro. Por ello, la semblanza conjunta de ambos es la mejor opción de aproximación biográfica.

2. ÁFRICA Y EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Ramón Inchausti Pujana nació encima del mar o casi. Eso es lo verdaderamente importante y no tanto el cuándo: 1909. La suya era una familia acomodada venida a menos, antaño relacionada con el negocio del escabeche y las conservas de pescado en la playa de Laga; doblando el peñón del cabo Ogoño del que Elanchove se descuelga en equilibrio desbaratado sobre el mar. Se alistó sin demasiada convicción en el ejército vasco para no quedar mal delante de las chicas de su pueblo, donde apenas quedaban ya muchachos de su quinta que no lo hubiesen hecho. Al menos su destino en un destacamento de comunicaciones, durante la guerra civil, le sirvió para enrolarse después como telegrafista en un par de barcos².

Terminada la guerra lo volvemos a encontrar en el Musel, el puerto de Gijón, transportando carbón hasta Southampton a bordo del *Erandio* y del *Ea*. Ello no es cuestión baladí en su vida –un barco más, una etapa más– porque fue aquí donde conoció a Olvido García, su mujer. Decidieron establecer su residencia en los alrededores, primero en el barrio del Muselín y después en el de Jove colindante al puerto. Pero dejó el *Ea* y el carbón al enterarse que preparaban dos balleneros en un astillero de Gijón: el *Marsa* y el *Benzú*. No fue el único que aprovechó la oportunidad de enrolarse en los dos barcos a punto de partir al estrecho de Gibraltar. También lo hicieron otros marineros asturianos y gallegos.

Y es que de Gijón era la armadora Nespral, uno de los principales accionistas de IMSA (Industrial Marítima S.A.), la compañía propietaria de la factoría ceutí de Benzú; aunque ésta estaba mayoritariamente participada por accionariado vasco. Fundamentalmente por el grupo de Lejona, cuya firma Agra S.A. se dedicaba a la transformación de aceites y grasas para la fabricación de conocidos productos alimenticios. Su fábrica –hoy remodelada y en otras manos– delimitaba al norte la ría de Bilbao, antes de que ésta mudase de faz en la bocana flanqueada por los edificios de Las Arenas y Portugalete con su puente colgante, arco triunfal de la industria bilbaína. En Agra trataban así de reducir las importaciones de aceite, promoviendo una producción casi propia conjuntamente con el grupo de San Sebastián, el de la industria de jabones Lizariturry y Rezaola, fabricante del popular jabón lagarto. La naviera Gobaldre de Bilbao constituía la otra parte del accionariado vasco con participación significativa. En Madrid se localizaba otro núcleo importante del corpus accionarial, además de

2. Agradezco a Diego Inchausti García, hijo de Ramón Inchausti Pujana, su amabilidad y la información familiar y personal referente a la vida de su padre. Entrevista realizada en Gijón el 25 de julio de 2010, en la casa que antaño fue de su padre.

la presidencia que ostentó el marqués de Casa Pizarro Ramiro Alonso Castrillo y Mansi. Éste, además de haber ocupado la dirección del departamento marítimo de CAMPSA, era el director gerente de PEBSA, la industria pesquera y bacaladera más importante del momento.

IMSA fue reflatada en el verano de 1946, durante una junta general extraordinaria de accionistas celebrada en San Sebastián. Había sido constituida en el año 1927, iniciando sin éxito su actividad industrial dos años después en la localidad de Río Martín próxima a Tetuán. La elección del lugar, en la orilla mediterránea del Protectorado español en Marruecos, se vislumbra como el principal obstáculo al que tuvieron que enfrentarse desde el primer día. Esta es la razón por la que, veinte años después, la nueva dirección reubicó la planta abandonada en el lado atlántico del Protectorado; en una rada –la de Benzú– próxima a Ceuta, puerto base de sus barcos balleneros. Y, aunque la experiencia fue mucho más fructífera contratando un barco noruego (el *Hval IV*) y expertos de aquel país a bordo de los suyos, este otro proyecto se vio igualmente abocado al fracaso. De nuevo la ubicación de la factoría, todavía demasiado lejos del Atlántico más abundante en rorcuales, impidió la consolidación de esta segunda tentativa en el Protectorado, tercera del Estrecho.

La factoría de Benzú inició su actividad a finales de 1947 e Inchausti y Zubiaur lo hicieron como marineros del *Marsa* y del *Benzú*, a bordo de los cuales llegaron al estrecho de Gibraltar. Zubiaur empezó como arponero aprovechando una baja por enfermedad del noruego que ejercía como tal en su barco o al finalizar, en octubre de 1948, el acuerdo con el grupo de aquel país al que recurrió IMSA para compensar su falta de experiencia. Lo repentino del cambio se deduce si tenemos en cuenta que Zubiaur, al principio, tuvo incluso que compaginar este puesto con el de maquinista naval, para lo cual había sido contratado en la ballenera. De hecho, ya lo era a bordo del *Benzú* cuando este barco, con otro nombre y aspecto, daba un servicio muy diferente como yate de recreo del armador Alejandro Zubizarreta en Bilbao.



Puerto de Elanchove. Fotografía F. Valdés Hansen.



Erandio. Fotografía F. Valdés Hansen.

Juan José Zubiaur Irazábal, también vizcaíno, había crecido en el meandro más industrial de la ría de Bilbao a la altura de los Altos Hornos de Vizcaya. Nació en 1905 en la ribera de Axpe, en el Erandio industrial que fue levantándose con un humor bien diferente al de la campa, el Erandio de arriba o Goikoa. Su padre, Sotero Zubiaur, había bajado a la ribera desde los altos del Goierri, más arriba todavía, recorriendo su propio camino al tener que dejar el caserío Felipena, o de Felipe, que heredó el primogénito de los hermanos. En Erandio montó un café-restaurante con billar y reservados con el que fue haciendo fortuna y a relacionarse provechosamente, hasta convertirse en el propietario de varias gabarras. Un buen negocio porque éstas, sin puerto exterior ni calado suficiente, fueron imprescindibles en el desarrollo industrial de la ría de Bilbao. Así que su hijo Juan José creció rodeado de barcos, astilleros y talleres navales en la dársena de Axpe. Quizás por eso entendió como un destino natural acabar de maquinista naval, al igual que otro de sus hermanos, entre los que también hubo un capitán de barco, además del hermano que dio continuidad al negocio paterno de las gabarras³.

Para Zubiaur e Inchausti llegó otra buena oportunidad con el arrendamiento de los dos barcos de IBSA en marzo de 1951, el *Caneliñas* y el *Temerario*, mientras concluían las obras de la factoría de esta otra empresa en Galicia, la de Caneliñas en Coruña. IBSA comenzó a negociar el convenio con IMSA cuando los barcos todavía no habían ni llegado a Coruña procedentes de Sudáfrica, donde los compró a una importante compañía ballenera para la cual dejaron de ser útiles. Lo que para ellos ya no lo era para los gallegos, en cambio, sí y sobre todo para IMSA que, de este modo, veía reforzada temporalmente su flota al contar con dos balleneros auténticos, más eficaces que los suyos transformados como tales en Gijón. Fue entonces cuando Zubiaur y probablemente Inchausti se convirtieron en los arponeros de ambos barcos, al correr por cuenta de los arrendatarios la contratación de los marineros más apropiados para este puesto.

El *Marsa* se utilizó como barco auxiliar para remolcar los cetáceos hasta la factoría, mientras que el *Benzú* se mantuvo plenamente operativo con el asturiano Juan Álvarez como arponero. Finalizado el arrendamiento el último día de junio los dos balleneros volvieron a Galicia, reembarcando Inchausti y Zubiaur en los barcos propiedad de IMSA. Poco después, con el propósito de poner a prueba su factoría de Galicia, IBSA telegrafió a la dirección de esta otra empresa en Madrid solicitando la colaboración de alguno de sus arponeros, es decir, de Inchausti, Álvarez o Zubiaur, a lo cual respondieron aquéllos eludiendo el compromiso:

*"Si pudieran facilitarnos, aunque fuera momentáneamente, la cooperación de un arponero lo estimaríamos mucho. Agradecemos nos telegrafíen si posible. Afectuosos saludos"*⁴.

*"Sentimos comunicarles nuestros arponeros de vacaciones a cuya terminación deben incorporarse Ceuta ballenera"*⁵.

Sin embargo, Zubiaur terminará por cambiar de casa armadora volviendo a ponerse al pie del cañón en el *Caneliñas*, un barco mucho mejor que los reconvertidos balleneros de la factoría africana. De su contratación se dio cuenta en la memoria de IBSA correspondiente al ejercicio de ese año. En la misma se le reconoce como una elección muy acertada, después de haber considerado inicialmente la contratación de algún arponero extranjero:

*"Después de la experiencia adquirida en la primera campaña de nuestros barcos y de la que ya os dimos cuenta en la memoria del anterior ejercicio, se vio la necesidad de contar con arponeros expertos que asegurasen, en lo humanamente posible, la captura de cuantos ejemplares se pusiesen al alcance de nuestros [barcos]. A ella se encaminaron nuestros esfuerzos y vista la dificultad de conseguir arponeros noruegos o portugueses, nos inclinamos por un español de los que habían tripulado nuestros barcos en su primera campaña. Se iniciaron las oportunas conversaciones que culminaron en la contratación de un excelente arponero"*⁶.

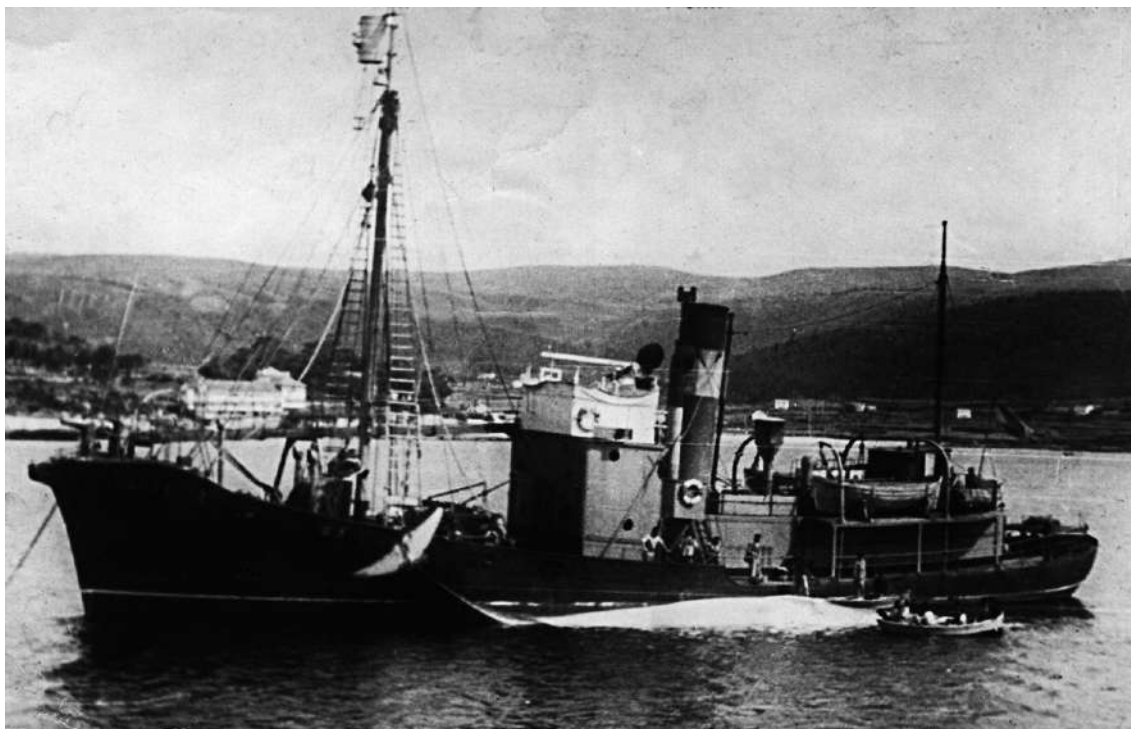
En Galicia confiaban en iniciar la primera campaña al volver los barcos del Estrecho, pero no fue posible hasta 1952 al retrasarse las obras y puesta a punto de la factoría. La captura experimental de un rorcual común o azul, en octubre de 1951, puso de manifiesto que en tierra, al contrario que en el mar, todavía quedaba mucho por mejorar y aprender. La casualidad quiso que fuese ésta la más

3. Agradezco a Lander Zubiaur Ruiz de Asúa, sobrino de Juan José Zubiaur, su amabilidad y la información familiar y personal sobre el biografiado. Entrevista realizada en Erandio, el 27 de octubre de 2012, en el local de la Sociedad de Caza y Pesca a la que perteneció su tío.

4. Telegrama de IBSA a IMSA, 17.07.51.

5. Telegrama de IMSA a IBSA, 19.07.51.

6. Borrador de la memoria de IBSA año 1951, mayo 1952.



El Caneliñas remolcando un rorcual arponeado por Zubiaur. Corcubión, años cincuenta. Fotografía Ramón Caamaño.

grande o una de las más grandes entre todas las ballenas que se procesaron en Caneliñas durante su segunda etapa hasta 1985 y, probablemente, también de las más grandes cazadas por Zubiaur:

“El vapor Caneliñas salió a pescar con orden de cazar una sola ballena y a las pocas horas de su salida entró en la factoría de Caneliñas con un ejemplar de 24 metros y 70 toneladas de peso, hemos estado allí ayer por la tarde y hoy quedará desguazada y metida en los autoclaves”⁷.

Sin embargo, por su gran tamaño y la precariedad de medios no pudo aprovecharse plenamente. La ballena cayó del carro de la rampa a la playa donde no tuvieron más remedio que descuartizarla, acarreando los trozos de carne y grasa hasta la factoría. Sus gigantescas mandíbulas flanquearon durante décadas una de las entradas al edificio principal a modo de recuerdo, tantas que al final –cerrada y abandonada a su suerte la factoría– ya casi nadie recordaba con exactitud el tiempo que llevaban ahí y menos quién pudo haberla cazado. Mientras esperaban a un Lord Elgin o a un noruego que las salvase, como todo lo demás aunque fuese a costa de llevárselo, un incendio en la factoría –probablemente premeditado– las destruyó en 2004.

La prontitud con la que Zubiaur regresó con el cetáceo, el gran tamaño de éste, además del avisamiento de otros, sirvió para despejar dudas y temores sobre el éxito de una empresa que había confiado en exceso en el precedente noruego y algunos hechos aislados; en vez de realizar un estudio sobre las poblaciones de grandes cetáceos en esta parte del Atlántico:

“Así las cosas, decidimos que uno de los balleneros saliese a la mar, no sólo para comprobar experimentalmente la existencia de cetáceos en nuestras costas, si que también para poder precisar, experimentalmente también, si las instalaciones respondían al fin perseguido. La experiencia ha sido halagüeña, pues se comprobó la abundancia de ballenas y nuestra factoría, salvo algunos detalles que ya han sido subsanados, reúne las condiciones convenientes”⁸.

La proximidad del invierno, con el consiguiente empeoramiento del estado de la mar y la factoría a medio terminar, llevó a los dos barcos de nuevo al sur. Pero esta vez el convenio se firmó con la otra factoría que operaba desde el estrecho de Gibraltar: la de Getares, en la bahía de Algeciras, propie-

7. Carta de IBSA a M. C. Antón Palacios, accionista de IBSA, 02.10.51.

8. Borrador de la memoria de IBSA año 1951, mayo 1952.

dad de la empresa malagueña López Gutiérrez S.A. El mayor margen de beneficio, además de la fructífera colaboración empresarial que venían manteniendo ambas industrias, llevó a la dirección a decantarse por esta otra opción en detrimento de la renovación del acuerdo con IMSA. El arrendamiento se prolongó durante casi medio año, desde noviembre de 1951 hasta el mes de mayo del año siguiente. En esta ocasión el puesto todavía vacante de arponero en el *Temerario* fue ocupado por un noruego contratado por la empresa andaluza. Durante aquellos meses Zubiaur tuvo tiempo de demostrar su valía respecto a éste, porque su barco fue el que hizo rentable el arrendamiento matando 44 de los 55 cetáceos que atraparon entre los dos barcos.

Antes de volver a Galicia la dirección de IBSA encomendó a Zubiaur que gestionase la contratación de un arponero para el *Temerario*, ya fuesen los de Benzú, el noruego de Getares o algún otro de los que estuvo en el Estrecho. Al mismo tiempo se dirigieron directamente al presidente de la ballenera de Getares, interesándose por el noruego para contratarlo por igual tiempo (medio año) e idénticas condiciones⁹. Se presentó así la ocasión de Zubiaur para recomendar a su amigo Inchausti que, de este modo, pasó del *Marsa* al *Temerario* en 1952, de IMSA a IBSA y del Estrecho a Galicia, donde las expectativas eran más halagüeñas.

Porque en IMSA los problemas se hicieron tan acuciantes que, ese mismo año, se plantearon la posibilidad de disolverse. Lo evitaron momentáneamente adquiriendo en Noruega dos balleneros auténticos en un intento de incrementar la eficacia del *Marsa* y del *Benzú* que vendieron. El consiguiente endeudamiento, unido a la imposibilidad de invertir la tendencia de unas capturas por debajo de lo esperado y rentable, les abocó al cierre después de vanos intentos por evitarlo. Primero a través de la ayuda económica del Alto Comisariado de España en Marruecos que permitió adquirir los nuevos barcos y después planteándose varias vías de colaboración con las industrias balleneras de Galicia. La de 1954 fue la última campaña en Benzú, tras lo cual fue desmantelada terminando su maquinaria, al igual que los barcos, en manos de las dos balleneras gallegas: IBSA y Massó Hermanos S.A.

El problema de Benzú, como el del resto de factorías del Estrecho en cualquiera de sus épocas, fue su ubicación. El estrecho de Gibraltar, lejos de ser un lugar idóneo como paso obligado de cetáceos, era un embudo del que costaba mucho salir. En tiempo y en dinero. El esfuerzo por barco y sus costos de explotación venían lastrados por la gran distancia respecto a la zona más abundante en rorcuales en la que, además, no podían adentrarse demasiado. Al hacerlo corrían el riesgo de superar el radio de acción a partir del cual las ballenas no eran comercialmente aprovechables al llegar a tierra. Tanto menos valían cuanto más tiempo tardasen los barcos en llevarlas a la factoría. El Océano Atlántico, a pesar de lamer el acantilado de Benzú, todavía quedaba demasiado lejos.

3. FINISTERRE

En Galicia, en cambio, la situación era bien diferente. Prueba de ello es que en la campaña de 1953 los balleneros de IBSA llevaron a Caneliñas 299 cetáceos cazados casi de manera salomónica entre los dos barcos: 150 el de Inchausti y 149 el de Zubiaur, incluyendo una ballena azul. Pero lo más excepcional de aquella campaña fueron los tres jibartes que Zubiaur arponeó en un solo día dentro de la bahía de Finisterre, prácticamente delante de la factoría de Caneliñas.

La amistad y la colaboración entre ellos fue también algo excepcional en un ambiente marcado por la competitividad, el engaño puntual y, en menor medida, por el compañerismo entre los arponeros. Hay que tener presente que la actividad ballenera moderna incentivó el individualismo. Las innovaciones técnicas heredadas de la revolución industrial hicieron innecesario el concurso de varias embarcaciones de un mismo puerto o de una compañía para matar un cetáceo. El arponero y su tripulación, considerado como sujeto, deja de ser un cazador social que requiere de la cooperación de los otros. Las primas de la empresa por captura hacen el resto. Pero no es el caso de Zubiaur e Inchausti, cuyos barcos salen con frecuencia al mismo tiempo para batir el mar a la vista el uno del otro. Si no lo hacen probablemente no tienen inconveniente en revelar su posición o la de los cetáceos avistados, porque, a diferencia del resto de arponeros, ellos no procedían del mundo de la pesca donde se administraban los silencios, las verdades a medias e incluso la mentira con igual destre-

9. Carta de IBSA a López Gutiérrez S.A., 23.04.52; notas a B. Osset, accionista de IBSA, sobre el final del convenio IBSA-López Gutiérrez, s/f.

za que la red o el anzuelo. Su origen vizcaíno, además, contribuye a estrechar los lazos dentro y fuera del mar, lejos de su tierra.

En los partes de captura abundan los registros conjuntos. Seis ballenas a unas 50 millas de Finisterre, cinco al sur de la isla de Sálvora, otras cinco a 30 millas del cabo Vilano, donde también cazaron seis cachalotes e incluso nueve a tan sólo 25 millas de distancia del cabo Touriñán. Un día de septiembre llegaron tan lejos que de las nueve ballenas que trajeron no se pudo aprovechar ni un kilo de carne, por las horas de más que necesitaron para recorrer las 150 millas de vuelta a la factoría. A veces los dos barcos navegan tan cerca que se da algún esporádico caso de cooperación a la vieja usanza, algo impensable con el resto de arponeros:

“Este cachalote fue cazado conjuntamente por los dos barcos, habiendo arponeado primero el Caneliñas y rematado por el Temerario de común acuerdo y para que les fuese posible hacer su captura”¹⁰.

En Galicia se sucedieron las campañas sin interrupción desde 1952 hasta 1985. Los dos arponeros vascos corresponden a la primera época, la década de los años cincuenta. Durante los dos primeros años, desde su constitución en 1946, IBSA había ido de la mano con IMSA. Compartieron incluso el mismo presidente, hasta la venta de la totalidad de las acciones a un grupo de industriales del puerto de Coruña. Éstos, poseedores de la concesión de pesca en Galicia, establecieron su centro productivo sobre las ruinas de la factoría de la Compañía Ballenera Española que, entre 1924 y 1929, fue la primera en establecerse en la ensenada de Caneliñas después de hacerlo en Getares (1921-26). Esta compañía anglo-noruega participada por españoles al igual que la Sociedad Española Corona, ésta en la ría de Vigo y en la costa de Huelva donde fondeó su factoría flotante, es el precedente de la industria ballenera moderna en Galicia y en el caladero del estrecho de Gibraltar. No así sus arponeros noruegos. Durante aquellos años ninguno de los marineros locales, marineros de cuota para cumplir con lo estipulado en las concesiones de pesca sin ánimo de instruirles, ocupó el puesto de arponero. Así que buena parte de la trascendencia de Zubiaur e Inchausti no radica tan sólo en su condición postrera, sino también en ser los primeros después de mucho tiempo; desde que la actividad ballenera decayó en el País Vasco como empresa estable y sistemáticamente organizada allá por el siglo XVIII.

Los dos barcos de IBSA en los que navegaron el de Erandio y el de Elanchove, el *Caneliñas* y el *Temerario*, fueron adquiridos en Durban (Sudáfrica) en 1950. A bordo del primero Zubiaur completó doce campañas en Galicia (1952-63), una en Banzú (1951) y otra en Getares (1951-52). Inchausti en el *Temerario* realizó nueve en Galicia (1952-60) y muy probablemente la primera de las dos que hizo este barco en el estrecho de Gibraltar, donde él completó otras a bordo del *Marsa*. Las capturas en el mar de Finisterre se mantuvieron a un nivel muy elevado, sin ningún límite y al margen de cualquier control en el mar o en tierra que evitase la muerte de adultos acompañados de crías o de ejemplares subadultos. Ya vimos que la de 1953 fue la campaña más destacada, pero hubo otras temporadas por encima de los doscientos ejemplares. Ello, unido a la gratificación por cetáceo que correspondía al arponero –muy superior a las del resto de marineros–, hizo que Zubiaur e Inchausti ganasen un dinero considerable durante estos años. Al final de cada mes la prima acumulada de cada uno era casi igual a la de todos los tripulantes del barco juntos. En el citado año de 1953, por ejemplo, las primas mensuales de los arponeros en lo más álgido de la campaña superaron con creces las cuarenta o cincuenta mil pesetas, pasando de sesenta mil pesetas una de Zubiaur el mes que cazó 41 cetáceos. Por aquel entonces tal cantidad de dinero era una retribución mensual muy elevada, sin contar plusones de poca cuantía o el sueldo base con el que, eso sí, tenían que conformarse durante los meses que mediaban entre campaña y campaña.

La caza tenía lugar en un radio de acción de hasta 120 millas desde Finisterre, con frecuencia en el llamado banco de Galicia en torno a las 70 y 100 millas al oeste de dicho cabo. Las campañas se prolongaban durante siete u ocho meses, comenzando en abril o mayo y terminando en noviembre o diciembre. El mal tiempo, además de la disminución de las horas de luz solar, hacían más rentable el amarre temporal de la flota en el puerto de Coruña durante el invierno. En campaña, para reponer víveres y combustible o cuando un temporal les obligaba a volver a tierra, entraban de arribada en este puerto o el de Corcubión.

Por aquel entonces esta parte de la Costa da Morte era un lugar mal comunicado con el resto del territorio y la ensenada de Caneliñas, casi inaccesible por tierra hasta que los noruegos se fijaron en

10. Parte de capturas del año 1954, nº 170, 17.11.54.

ella, todavía más. Desplazarse durante meses hasta aquí para cazar ballenas o trabajar en la factoría conllevaba un cierto aislamiento, tal como ponía de relieve –no sin cierta exageración– el primer director de ésta en una carta de 1951: “...debido a mi aislamiento del mundo civilizado, por estar en la Costa Brava gallega (sic) sin comunicación de ninguna clase”¹¹. Y es que al principio la factoría ni siquiera contaba con medios de telefonía o radiocomunicación. De hecho, los avisos de Zubiaur e Inchausti o de los patrones anunciando las capturas llegaban a Caneliñas a través de un recadero de la central telefónica de Corcubión. Y mientras que los marineros gallegos podían ir a casa con la familia si el mal tiempo o un esporádico descanso concedía un día o dos en tierra, Zubiaur e Inchausti no disfrutaban de esa ventaja que haría más llevadera la campaña; aunque la rutina y el aislamiento se interrumpían al entrar de arribada en Vigo o Coruña.



Juan José Zubiaur, a la izquierda, en el puente del Caneliñas. Fotografía cedida por Lander Zubiaur Ruiz de Asúa.

4. LEJOS DEL MAR

Cumplió con su promesa y la de 1960 fue su última campaña. Siete u ocho meses seguidos al año, después de tanto tiempo, era demasiado mar para cualquiera. Sobre todo para su mujer y un niño pequeño que le recibía casi como a un extraño al descender del avión en la pista del aeropuerto de La Morgal. Inchausti se lo había prometido a Olvido y a Diego ante una imagen de la virgen del Carmen que tenían en casa, la cual era casi lo único a lo que podían aferrarse los marineros de antes cuando venían mal dadas.

Por todo ello fue en vano el viaje que, desde Coruña y hasta Gijón, realizó el presidente de IBSA José Docampo para pedirle que continuase. El armador se presentó en la casa de Inchausti en un lujoso coche negro conducido por su chófer o el de la ballenera, con el propósito de hacerle mudar de idea a base de dinero. Ejerciendo de diablo tentador, trajeado y con sombrero, aumentándole la prima por ballena. En la casa que su arponero edificó en Jove con el dinero de las ballenas. Un case-rón de estilo vasco en cuya planta baja instaló un criadero de gallinas, aunque de lo que iban a vivir hasta su jubilación sería del dinero ganado en el mar, pagándose mientras tanto de su bolsillo el resto de la cotización.

No quería ser el más rico del cementerio. En su casa de Gijón, en lo que su hijo deja entrever como una vida plácidamente hogareña, Inchausti recuperó los días no vividos en tierra. Leyendo en su rincón favorito de la casa, donde no se le podía molestar, paseando y acudiendo a misa los domingos con su mujer. También, para desentumecer el euskera, reuniéndose un día a la semana en un bar de Gijón con Ansuriza, un viejo amigo de Ibarangelu al que el *Ea* y el carbón, al igual que a él, terminó por encallar en aquella ciudad. Así hasta que falleció el 18 de enero de 1988, a los 78 años de edad, en un hospital muy cercano a su casa. Muchos años antes, el 15 de noviembre de 1960, había

11. Carta de M. Bermúdez a M. Espinós Bosch, ministro plenipotenciario en Ciudad del Cabo, 09.07.51.

cazado sus dos últimas ballenas que dejaron flotando junto a la rampa de Caneliñas pasada la medianoche. Dos rorcuales comunes, uno de sólo diez metros y el otro un gigantón de casi veintinueve del que apenas se pudo aprovechar la carne del lomo, por culpa de los cuatro arpones que necesitó para matarlo. Y no volvió al mar. Ni siquiera a pescar bonitos en el otro *Temerario*, el yate de su hijo, y a pesar de las reiteradas insistencias de éste.

En cuanto a Zubiaur el parte oficial dice que cazó sus dos últimos cachalotes el 8 de diciembre de 1963, aunque en realidad fueron tres. De uno de ellos –costumbre y mala práctica de la empresa– no se pasó nota en la factoría de Caneliñas a la Comandancia de Marina. Aguantó dos campañas más que Inchausti, aunque muy probablemente con la vista puesta en la casa familiar de la Obieta kalea y el páramo castellano, tan diferente y alejado del mar. Las ballenas en verano y las perdices en invierno.



Secuencia de la captura de un cachalote por Zubiaur en el estrecho de Gibraltar a bordo del Caneliñas. Fotogramas de la película Balleneros (J. L. Clemente, 1951). Cortesía de la Filmoteca Española.

no o, lo que es lo mismo, la caza mayor en el mar y la menor en tierra. Tras dejar la ballenera siguió saliendo de caza con los compañeros de la Sociedad de Caza y Pesca de Erandio, entre ellos sus hermanos, y sobre todo con su sobrino Lander, al que incluso había llevado a bordo del *Canelliñas* coincidiendo con la instrucción militar de éste en Ferrol. Detrás de las perdices los dos se recorrieron casi toda la provincia de Burgos y otras comarcas castellanas en coche de línea, taxi y, por supuesto, a pie.

El ejemplo del amigo ya retirado y la imposibilidad de seguir trabajando el mar del mismo modo, codo con codo, probablemente fue el impulso que necesitó para dar ese paso. Zubiaur se parecía poco a Inchausti del que fue tan buen amigo: soltero, sin hijos y demasiado ocupado pateando el campo con la escopeta al hombro como para dejarse ver en la iglesia. Él tampoco quería ser el más rico del cementerio. En el de Erandio, en el panteón de su padre, le enterraron en 1976. Había empezado con mucho ímpetu en el sur, haciendo incluso varias *cachalotadas*, pero al final lo fue perdiendo a borbotones hasta vislumbrarse la desmotivación en las palabras del Checo, un marinero que navegó con él desde los tiempos del Estrecho. Y ello a pesar de ser un gran apasionado de la caza, pero, al igual que para Inchausti, debió de ser tiempo más que suficiente arrinconando la otra parte de su vida. En las tres últimas campañas los números de su barco se quedan muy atrás respecto a los del *Temerario*, donde los buenos resultados del arponero gallego Jaime Pérez hicieron que rápidamente Docampo no echase en falta a Inchausti.

Antes de hacernos iguales la muerte se percibe en su modo de allanar el camino. Devorado por el barullo de un bar cualquiera en Gijón el uno, engullido por el gentío de Erandio el otro, lejos del mar y a punto de morir los dos, resultaría difícil distinguir al arponero en cada uno de ellos. El hastío ya les había llevado a dejarlo muchos años antes, porque todo termina convirtiéndose en una rutina, a veces hasta la vida misma, pero no todos los oficios son iguales. Y el suyo tan poco usual e incluso anacrónico unas décadas después, cien millas al oeste del cabo Espartel o de Finisterre a bordo de un ballenero, nada tenía que ver con el de la mayor parte de sus coetáneos tan lejos de la libertad tierra adentro.

Una mezcla de indudable mérito personal y de azar les abre un hueco en la Historia por anecdótica que haya sido su aportación a ésta, aunque tratándose de los dos últimos arponeros vascos es muy probable que no lo sea tanto.

BIBLIOGRAFÍA

VALDÉS HANSEN, Felipe: *Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX)*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2010.

Sobre J.J. Zubiaur y R. Inchausti véase también UNSAIN AZPIROZ, José María: *Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 2012.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo del autor.

FUENTES ORALES

Diego Inchausti García (Jove, Gijón; 25 de julio de 2010).

Lander Zubiaur Ruiz de Asúa y Euzko Lander Zubiaur (Erandio, Vizcaya; 27 de octubre de 2012).

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

IBAÑEZ, Itsaso; DÍAZ, Esperanza; FERNÁNDEZ-MARTÍNEZ, Luis-María:
“Y ellas ¿qué opinan? 30 años después de la incorporación de la
mujer a la Marina Mercante...”, ***Itsas Memoria. Revista de
Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo
Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 591-608.



Y ellas ¿qué opinan? 30 años después de la incorporación de la mujer a la Marina Mercante...¹

Itsaso Ibáñez, Esperanza Díaz, Luis-María Fernández-Martínez

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)²

Recep.: 01.02.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 591-608]

Acep.: 09.05.12

Resumen

La incorporación de la mujer a la Marina Mercante se produjo en nuestro país de forma tardía, cuando se le permitió el acceso a recibir la formación necesaria en las Escuelas de Náutica, en el curso 1979-80. Transcurridos 30 años de este hito histórico, en este trabajo se estudia esta incorporación a través del análisis de las respuestas recibidas a una encuesta que en 2009-10 pasamos a las mujeres tituladas de la ETS de Náutica y Máquinas Navales de la Universidad del País Vasco.

Palabras clave: Mujeres, Marina Mercante, género, profesiones marítimas.

Laburpena

Gure herrian emakumeak oso berandu sartu ziren merkataritza-nabigazioaren munduan, hain zuzen ere 1979-80ko ikasturtean, orduan eman baitzitzaien aukera beharrezko ikasketak egiteko nautika eskoletan. Gertaera hartatik 30 urte igaro ondoren, lan honetan aztertzen da nola gertatu zen hori eta horretarako kontuan hartu dira Euskal Herriko Unibertsitateko Nautika eta Itsasontzi-makineria Goi Eskola Teknikoko titulua duten emakumei 2009-2010ean pasa genien galdeketa bateko erantzunak.

Gako-hitzak: Emakumeak, Merkataritza-nabigazioa, generoa, itsasoko lanbideak.

Abstract

In our country, the incorporation of women into the Merchant Navy took place late in the day, when they were finally admitted to attend Nautical Schools to receive the necessary training. This occurred for the first time during the academic year 1979-80. Three decades after this historical milestone, a questionnaire was addressed to graduate women at the Nautical College of the University of the Basque Country. In this paper the results of the performed survey shall be discussed.

Key words: Women, Merchant Navy, Gender, Maritime Professions.

1. Este trabajo ha sido parcialmente financiado con cargo al Proyecto de Investigación titulado: "Incorporación de la mujer a la Marina Mercante", subvencionado por Emakunde (17/2009PRO).

2. ETS de Náutica y Máquinas Navales. UPV/EHU. c/ M^a Díaz de Haro, 68, 48920 Portugaleta (Bizkaia).

1. INTRODUCCIÓN

Las profesiones marítimas propiamente dichas constituyeron una actividad reservada a los hombres hasta la primera mitad del siglo XX, aunque la presencia de las mujeres a bordo fue anterior, enroladas como camareras o personal sanitario. Son ya famosos los casos de Anna Ivanova Schetinina (1908-1999)³, la soviética que en 1935 se convirtió en la primera Capitana de la Marina Mercante, y de la británica Victoria Drummond (1896-1978)⁴ que navegó como Jefa de Máquinas, a partir de 1959.

En España, sin embargo, la incorporación de la mujer a la Marina Mercante se produjo de forma tardía, cuando se le permitió el acceso a recibir la formación necesaria en las Escuelas de Náutica, en el curso 1979-80.


Transcurridos 30 años de este hito histórico, en 2009 nos pareció momento de hacer balance. Con el apoyo de Emakunde⁵ estudiamos esta incorporación, a través del análisis de aspectos académicos y profesionales de las promociones de mujeres tituladas en la ETS de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU, entre los cursos 1979-80 y 2009-10. Resultados parciales de este estudio han sido publicados en la revista *Zainak*⁶.

Uno de los objetivos que nos planteamos entonces fue analizar el acceso de las mujeres a las profesiones marítimas, al mercado laboral de la Marina Mercante, y su posición diferencial respecto a sus compañeros. Como parte de esta investigación, elaboramos un cuestionario dirigido a las tituladas de nuestro centro. En este artículo, presentamos el resultado del estudio realizado en el que, además de hechos objetivos, analizamos la percepción que tienen las propias mujeres implicadas de su situación socio-laboral.

2. METODOLOGÍA

Elaboramos un cuestionario⁷, con 61 preguntas distribuidas en 5 áreas.

Tabla 1.- Resumen del contenido del cuestionario elaborado

	Áreas	Preguntas
	Perfil personal y social	12
	Estudios	12
	Ejercicio profesional	28 Prácticas 8 En buque 11 En tierra 9
	Opinión	5
	Satisfacción	4

Fuente: Elaboración propia.

3. Véase: BROOKS, M. (prod.): *Shipping out. The story of America's seafaring women. A teacher's companion guide*, The Fund for Labor Culture and History, San Francisco, 2006, pág. 8.

4. Véase: DRUMMOND, C.: *The remarkable life of Victoria Drummond, marine engineer*, Institute of Marine Engineers, London, 1994.

5. Proyecto de Investigación titulado: "Incorporación de la mujer a la Marina Mercante", subvencionado por Emakunde (17/2009PRO).

6. IBÁÑEZ, I.; DÍAZ, E.: "Incorporación de la mujer a la Marina Mercante. El caso de la ETS de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU (1979-1989)", *Zainak*, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, 33, 2010, pp. 233-259.

7. Elaboramos el cuestionario tras la lectura de algunos documentos de los que tomamos algunas ideas, como los encontrados en 2009 en la página web del grupo de investigación en esta materia de la Universidad de A Coruña, liderado por Rosa de la Campa (www.mareira.org):

- El artículo de Xavier Martínez de Osés titulado: "Situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante".

- Informe final del proyecto "la incorporación de la Mujer a puestos de responsabilidad en el transporte marítimo en buques mercantes españoles" desarrollado en la Universidad de Oviedo, entre los años 2003 y 2004, bajo la dirección de Abel Cambor.

Más tarde, una vez iniciado el pase de la encuesta, comprobamos que coincidía en lo esencial con la utilizada en el estudio del SIRC (Seafarers International Research Centre) para ILO (International Labour Office), publicada en: ILO, SIRC: *Women seafarers. Global employment policies and practices*, ILO, Geneva, 2001. Con arreglo a ésta, matizamos las preguntas 3.6 y 3.14. sobre si encontraron conductas machistas durante sus embarques como alumnas y como oficiales, respectivamente.

Al tiempo, nos sumergimos en el Archivo administrativo del centro para identificar las mujeres a encuestar. Nuestra intención era localizar a todas las mujeres tituladas del centro y contactar con ellas.

Ninguna de estas tareas fue sencilla. Como resultado, entre noviembre de 2009 y noviembre de 2010, hemos recogido, fundamentalmente a través de correo electrónico, 32 cuestionarios cumplimentados, de los 142 posibles (v. Tabla 2).

Tabla 2.- Resumen de alumnas tituladas en la ETS de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU y encuestas realizadas, por plan de estudios y sección(*)

	Náutica	Máquinas	Total
TOTAL TITULADAS Plan 1977	60 (50)	22 (12)	82 (62)
ENCUESTADAS	22	3	25
TOTAL TITULADAS Plan 1999	39 (27)	21 (7)	60 (34)
ENCUESTADAS	6	1	7
TOTAL TITULADAS	99 (77)	43 (19)	142 (96)
ENCUESTADAS	28 (24)	4 (3)	32 (27)

(*) Búsqueda de datos realizada en el curso 2009-10. Entre paréntesis se muestra el número de alumnas que, además de su título académico, consiguen algún título profesional.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos en el Archivo Administrativo de la ETS de Náutica y Máquinas Navales de la UPV/EHU y del pase del cuestionario.

Los títulos profesionales que acumulan estas 32 mujeres se muestran en la Tabla 3. Tan solo 5 han obtenido título profesional alguno. En total, suman un período de embarque de 94 años, 25 de los cuales desempeñando puestos de la más alta responsabilidad a bordo: Capitana o Primera Oficiala.

Tabla 3.- Resumen de Títulos profesionales de las 32 mujeres encuestadas

	Náutica	Máquinas
Sin título profesional	4	1
Piloto de Segunda Oficiala de Máquinas de Segunda	10	3
Piloto de Primera Oficiala de Máquinas de Primera	10	–
Capitana de la MM Jefa de Máquinas de la MM	4	–

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recogidos del pase del cuestionario.

Hay que aclarar en este punto que las titulaciones académicas por sí solas no facultan para el ejercicio profesional en la Marina Mercante. Para este desempeño es necesario obtener los títulos profesionales, regulados en la actualidad por el Ministerio de Fomento, que fija los requisitos para su obtención (titulación académica, períodos de embarque, prueba de idoneidad...) y sus atribuciones.

Así, cumplidos los requisitos establecidos por este Ministerio⁸, en la sección de puente, el título universitario de Diplomatura permite la obtención de los títulos profesionales de Piloto de Segunda

8. Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante (BOE número 159 de 2/7/2009).

de la Marina Mercante y Piloto de Primera de la Marina Mercante. Para obtener el título de Capitán/a de la Marina Mercante, por su parte, es requisito estar en posesión de la Licenciatura. En la sección de máquinas, la Diplomatura correspondiente permite la obtención de los títulos profesionales de Oficial/a de Máquinas de Segunda de la Marina Mercante y el de Oficial/a de Máquinas de Primera de la Marina Mercante. Para acceder al título de Jefe/a de Máquinas, es necesario tener la Licenciatura.

Por último, hay que distinguir también entre título profesional y puesto desempeñado a bordo. Por ejemplo, un Jefe de Máquinas de la Marina Mercante puede estar empleado como Primer Oficial de Máquinas, o una Piloto de Segunda navegar en el puesto de Capitana, en las condiciones que permitan las atribuciones de su título profesional.

3. RESULTADOS

A continuación se extraen los resultados obtenidos, en cada una de las cinco áreas que componían el cuestionario.

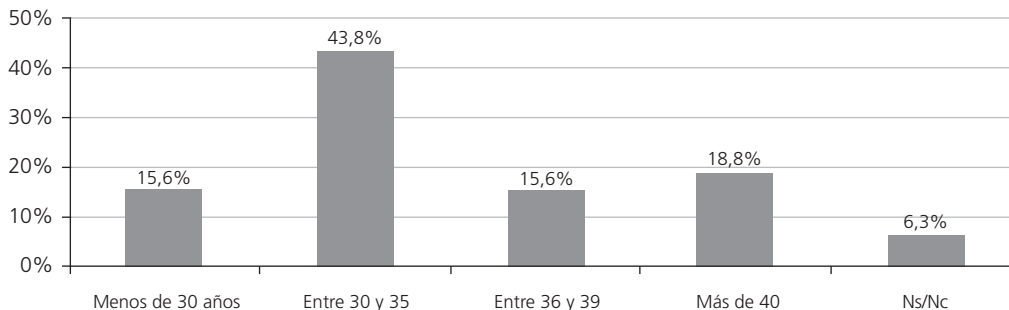
3.1. Perfil personal y social

La mayor parte de las encuestadas proceden de zonas costeras (87,5%), principalmente del Gran Bilbao (78,1%).

En el momento en el que responden al cuestionario, el 59,4% de las encuestadas tiene entre 30 y 39 años de edad.

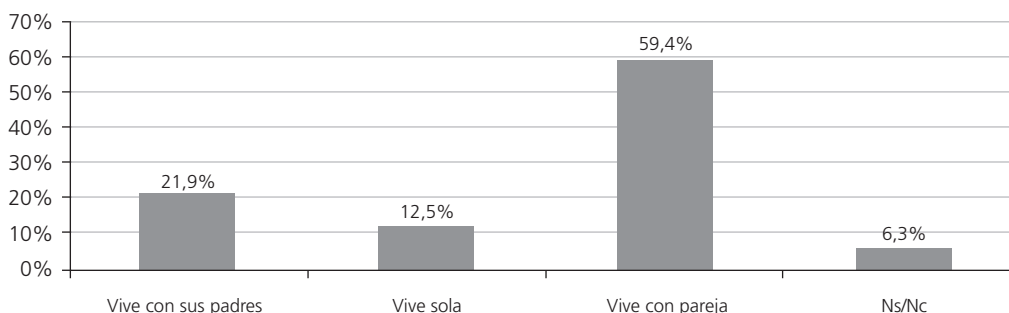
Para el 81,3% han transcurrido más de 6 años desde que embarcaron por primera vez.

Figura 1.- Distribución de las encuestadas por edad.



El 59,4% de las encuestadas vive en pareja, con la que comparten mayoritariamente (55%) el hecho de tener profesiones relacionadas con el sector marítimo.

Figura 2.- Situación familiar de las encuestadas.



El 62,5% de las encuestadas no tiene hijos. El 41% de éstas aseguran que el trabajo ha influido en la decisión de no haberlos tenido todavía, y el 45,5% dice que piensa tenerlos en el futuro.

3.2. Estudios

El 75% de las encuestadas conocía los estudios de náutica antes de finalizar sus estudios preuniversitarios. El 57,5% los conoció por medio de familiares o amistades.

El 87,5% tenía algún conocimiento acerca de aspectos profesionales del sector marítimo antes de iniciar sus estudios. El 62,5% eligió estos estudios como primera opción.

La mayoría de los padres no tienen trabajos relacionados con el mar: ninguna madre y, de entre los padres, tan solo se relatan 7 casos (21,9%).

Preguntadas por los motivos que les impulsaron a escoger los estudios de náutica, el 75% tiene la idea establecida tiempo atrás o lo hace por la salida profesional, mientras que ninguna declara hacerlo por tradición familiar.

Tabla 4.- Causas para iniciar los estudios de náutica

¿Por qué motivos comenzaste los estudios de náutica?	TOTAL	%TOTAL
Salida profesional	14	43,8%
Idea establecida tiempo atrás	10	31,2%
Tradición familiar	0	0%
Otras	7	21,9%
NS/NC	1	3,1%
TOTAL	32	100%

El 60,5% de las encuestadas trabajó durante sus estudios, aunque mayoritariamente en vacaciones o en horario compatible con la asistencia a clase.

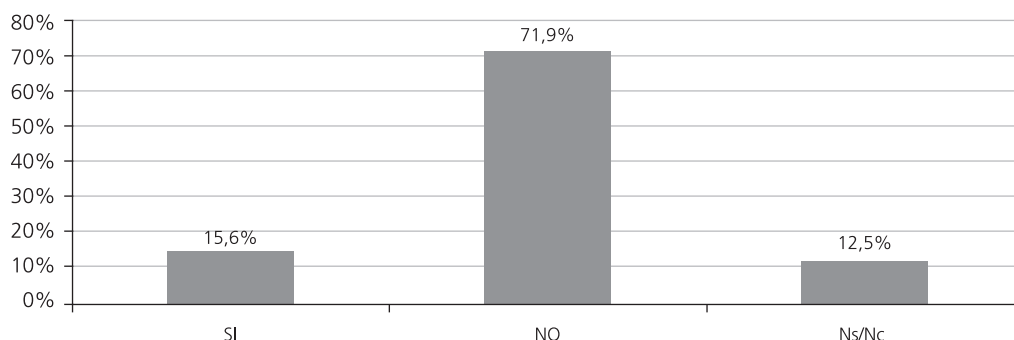
En relación a las expectativas que tenían al comenzar sus estudios sobre su trabajo en el futuro, el 90,7% aseguró que éste estaría en la mar, en mayor o menor medida. Significativamente, la opción "no", obtuvo cero respuestas.

Tabla 5.- Expectativas sobre el trabajo futuro, al iniciar los estudios

¿Pensabas entonces que el trabajo en la mar podía ser tu futuro?	TOTAL	%TOTAL
Sí	12	37,5%
Sí, pero solo temporalmente, durante unos años	11	34,4%
Sí, pero solo temporalmente, hasta completar la carrera profesional (título superior: Capitana/Jefa de máquinas)	6	18,8%
No	0	0%
Es posible, pero no lo puedo asegurar	1	3,1%
Otras	1	3,1%
NS/NC	1	3,1%
TOTAL	32	100%

Por último, durante sus estudios, la mayor parte no apreció, en general, discriminación de trato por parte del profesorado o de los compañeros. El 15,6% que sí lo hizo refiere únicamente comentarios de tipo misógino o sexista y esto solo por una parte del profesorado.

Figura 3.- Discriminación observada durante los estudios



3.3. Ejercicio profesional

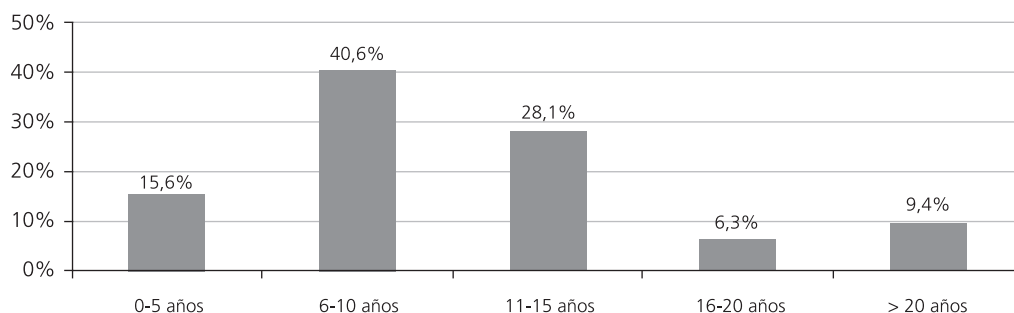
3.3.1. Embarque en prácticas

Todas las mujeres encuestadas han realizado un período de embarque en la Marina Mercante, como alumnas en prácticas, igual o superior a 6 meses. Solo son 5 las que no han llegado a completar los 12 meses necesarios para optar a la obtención del primer título profesional: Piloto de Segunda de la Marina Mercante u Oficiala de Máquinas de Segunda Clase (v. Tablas 2 y 3).

De estas 5 mujeres, 4 explican que no siguieron navegando para conseguir el título profesional por motivos laborales: tuvieron trabajo en tierra al terminar sus estudios.

En la Figura 4 se observa que, entre 6 y 15 son los años transcurridos desde que la mayoría (68,7%) se había embarcado por primera vez, en el momento de ser encuestadas.

Figura 4.- Años transcurridos desde que embarcaron por primera vez, en el momento de ser encuestadas



El 40,6% de las encuestadas encontró dificultades al embarcar como alumna, al igual que sus compañeros. En los 5 casos en que se tuvieron dificultades por ser mujer, se comenta específicamente que las navieras no quisieron embarcar a mujeres.

Tabla 6.- Dificultades para conseguir el primer embarque

¿Tuviste dificultades para embarcar como alumna en prácticas?	TOTAL	%TOTAL
Sí, por ser mujer	5	15,6%
Sí, igual que mis compañeros	13	40,6%
No	14	43,8%
TOTAL	32	100%



Durante el embarque en prácticas, el 84,4% de las mujeres encuestadas se sintió, en general, aceptada por la tripulación. El 59,4% encontró a bordo otras mujeres oficiales.

Durante el período de embarque en prácticas, 22 mujeres (el 68,8% de las mujeres encuestadas) reconocen haber encontrado conductas, machistas sobre todo de tipo paternalista, por parte del Capitán, Jefe de Máquinas, oficiales y subalternos.

Tabla 7.- Conductas machistas encontradas durante el embarque en prácticas

Durante el embarque en prácticas ¿encontraste conductas machistas, paternalistas o de acoso (laboral, sexual...) a bordo hacia mujeres oficiales o alumnas?	TOTAL	%TOTAL
Sí	22	68,8%
¿Cuáles?		
Paternalista	13	
Acoso verbal (no sexual)	4	
Acoso físico (no sexual)	1	
Acoso verbal (sexual)	1	
Acoso físico (sexual)	1	
¿Por parte de quién?		
Capitán/Jefe de Máquinas	10	
Oficiales	8	
Subalternos	7	

Las mujeres encuestadas opinan mayoritariamente (90,6%) que la mujer puede realizar las tareas y asumir responsabilidades a bordo de la misma forma que un hombre.

Tabla 8.- Capacidad de la mujer para realizar tareas y asumir responsabilidades a bordo

Después de conocer las tareas/responsabilidades de oficiales de puente/máquinas a bordo, ¿crees que una mujer puede realizarlas/asumirlas de la misma forma que un hombre?	TOTAL	%TOTAL
Sí, sin duda	29	90,6%
Sí, aunque ciertas tareas/responsabilidades no	1	3,1%
No	0	0%
NS/NC	2	6,3%
TOTAL	32	100%

En el 59,4% de los casos la experiencia durante el periodo de embarque en prácticas tuvo influencia en la decisión de continuar navegando profesionalmente.

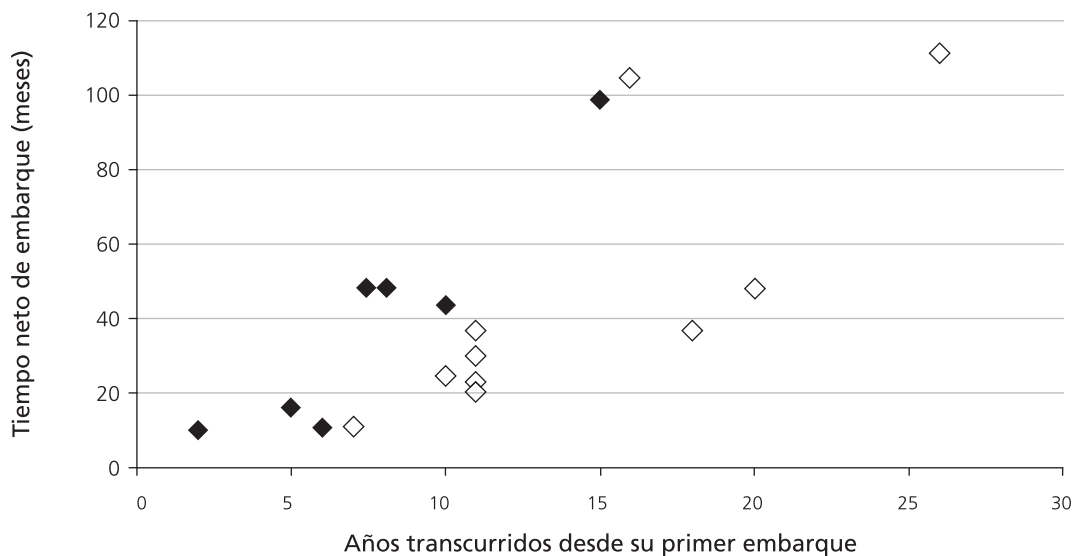
3.3.2. Ejercicio profesional en buque

Del total de mujeres encuestadas, han embarcado como oficiales 16 de la sección de puente y 1 de la de máquinas (53,1%). Son estas 17 mujeres las que han dado respuesta a este bloque de preguntas.

Suman en total 60 años de tiempo neto de embarque como oficiales. El 57% de estos embarques lo han realizado entre 5 mujeres (el 29,4% de las encuestadas). Como cabía esperar, tal como se muestra en la Figura 5, la aportación superior se debe a mujeres para las que han transcurrido un mayor número de años desde su primer embarque, aunque de éstas solo una continúa navegando en la actualidad.

Estos embarques se han realizado en 20 navieras diferentes, pero en solo 8 tipos diferentes de buques.

Figura 5.- Períodos de embarque de las mujeres encuestadas que han navegado como oficiales en la Marina Mercante(*)



(*) En el gráfico se representan en negro las 7 mujeres que continúan navegando en la actualidad.

En las Figuras 6, 7 y 8 se muestran los períodos de embarque por naviera y por tipo de buque, así como las mujeres que embarcan en cada naviera. Se han agrupado las navieras Campsa y Repsol, Conoco Phiplips y Teekay, así como Iscomar y Contenemar⁹.

En relación a los períodos de embarque, las navieras que destacan son Conoco-Teekay con 136 meses, seguida de Campsa-Repsol con 125 y Trasmediterránea con 110,3.

Como era de esperar, coincide también que el tipo de buque en el que más tiempo se ha navegado es el petrolero, con 302 meses, seguido del gasero con 206,5 y de los de pasaje, Ro-pax y Ro-Ro con 176,3.

Conoco-Teekay es, además, donde han embarcado mayor número de mujeres: 6. En Naftomar han embarcado 3 y en Trasmediterránea 2, al igual que en otras 5 navieras. Si agrupamos las empresas con buques de pasaje o Ro-pax (Trasmediterránea, Schembri, Armas, Euroferries), son 5 las mujeres a considerar.

9. Campsa fue disuelta en 1992, y se distribuyeron sus activos entre las diversas petroleras que en aquel momento operaban en el mercado español. La marca Campsa pasó entonces a incorporarse a la compañía Repsol.

La relación entre Conoco Philips (antes Tosco Corporation) y Teekay, comenzó en 2001. En 2008 Teekay compró 6 buques a Conoco que fueron transferidos con la oficialidad española que los tripulaba.

Iscomar está integrada en el Grupo Contenemar.

Figura 6.- Tiempo de embarque como oficiales del grupo de mujeres encuestadas, por naviera

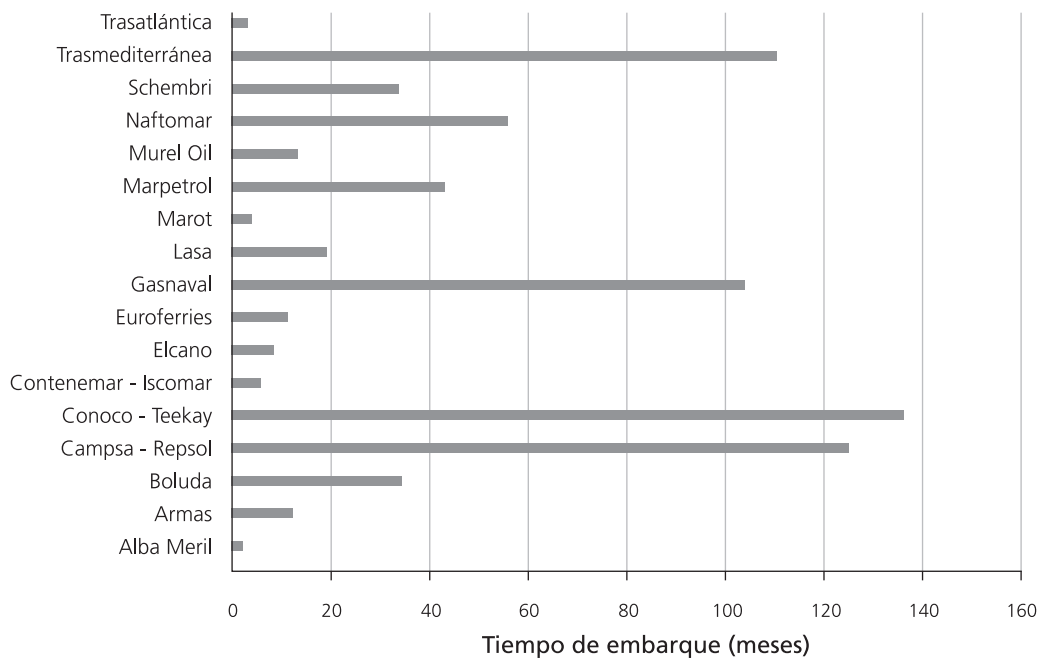


Figura 7.- Número de mujeres que embarcan como oficiales en las navieras

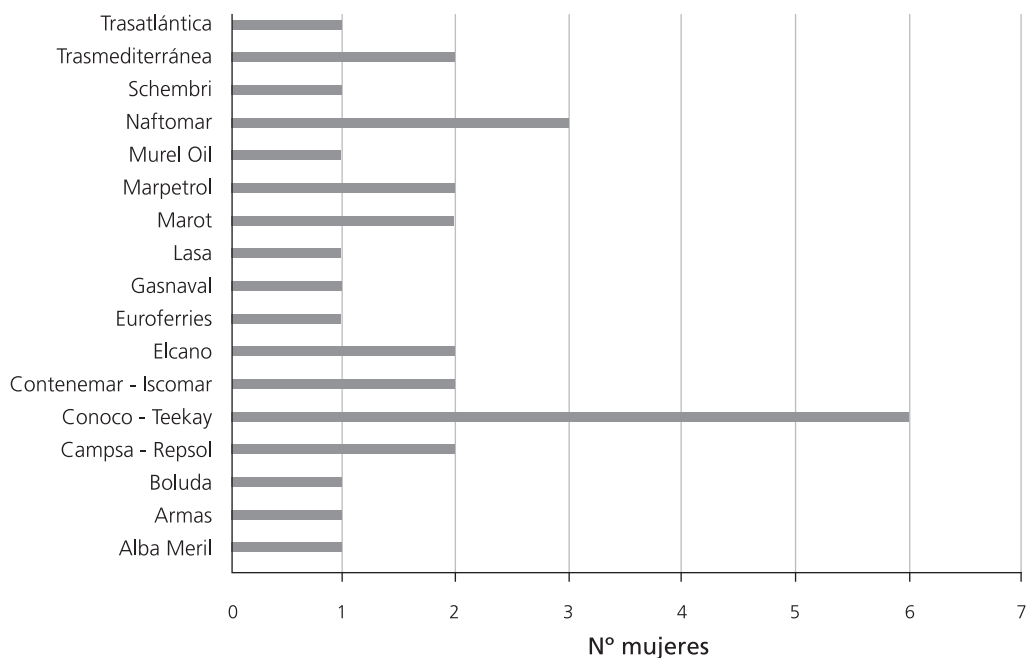
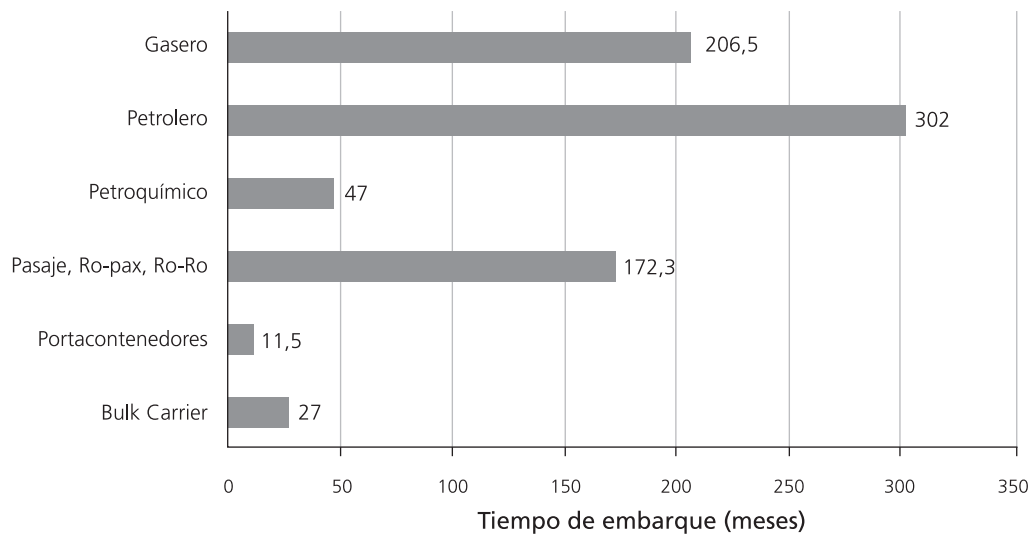


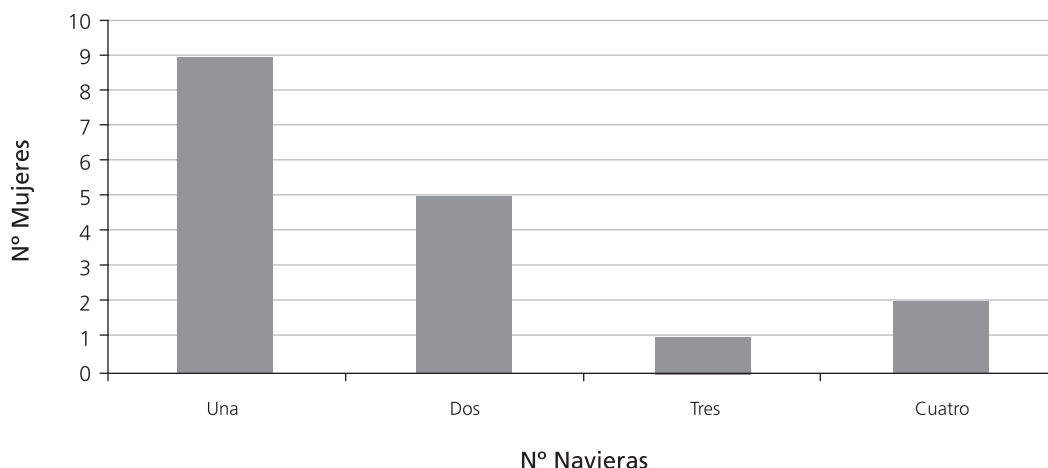
Figura 8.- Tiempo de embarque como oficialas del grupo de mujeres encuestadas, por tipo de buque (*)



(*) Se muestran conjuntamente los embarques en buques de Pasaje, Ro-pax y Ro-Ro, dado que las mujeres que han navegado en Ro-pax y Ro-Ro no lo han distinguido. Los buques Ro-Ro (del inglés Roll on-Roll off) son aquéllos que transportan cargamento rodado (automóviles, camiones...). Los Ro-pax, también conocidos como Ferries, son buques Ro-Ro con capacidad para transportar más de doce pasajeros.

En este sentido, se aprecia que no hay una gran movilidad. Nueve mujeres (52,9%) han mencionado una única naviera, cinco han navegado en 2, solo una mujer dice haber embarcado en 3 y dos son las que han navegado en barcos de 4 navieras diferentes. Entre los principales motivos de cambio, se citan la venta del buque, la mejora de las condiciones laborales o haber encontrado trabajo en una empresa en tierra.

Figura 9.- Número de navieras en que embarca cada mujer



Por otra parte, la mayoría comenta haber tenido dificultades para conseguir embarcar como oficiala (47%), aunque el 17,6% menciona que sus compañeros también tuvieron problemas para conseguir un contrato por las dificultades que atravesaba el sector en esa época.

Tabla 9.- Dificultades para conseguir embarque como oficiala

¿Tuviste dificultades para embarcar como Oficiala de Puente/Máquinas?	TOTAL	%TOTAL
Sí, por ser mujer	5	29,4%
Sí, igual que mis compañeros	3	17,6%
No	7	41,2%
NS/NC	2	11,8%
TOTAL	17	100%

También mayoritariamente (88,2%) se sintieron aceptadas durante el embarque como oficialas. El 76,4% trabajó para empresas que tenían contratadas otras mujeres y el 58,8% incluso coincidió con otras mujeres oficialas en el mismo barco.

Tabla 10.- Qué consideras que se espera de tu trabajo a bordo

Sobre tu trabajo a bordo, ¿qué consideras que se espera de ti?	TOTAL	%TOTAL
Debes esforzarte más que tus compañeros para tener la misma consideración y respeto	6	35,3%
Debes esforzarte más que tus compañeros y aún así nunca consigues que se te considere y respete como a ellos	2	11,8%
Lo mismo que se espera de tus compañeros	8	47,1%
Menos de lo que se espera de tus compañeros	0	0%
NS/NC	1	5,9%
TOTAL	17	100%

En relación al trabajo a desarrollar a bordo, se igualan las que consideran que se esperaba de ellas lo mismo que de sus compañeros (47,1%), con quienes piensan que se debían esforzar más que sus compañeros ya sea para tener la misma consideración que sus compañeros (35,3%) o incluso para no conseguirlo siquiera (11,8%).

En cuanto a aspectos relacionados con la discriminación, la mayoría considera que ocupa el puesto que le corresponde en el escalafón de las empresas (82,4%) y que percibe el salario adecuado a la responsabilidad del puesto que ocupa (52,9%). El 88,2% piensa, además, que de ser un hombre hubiera percibido el mismo salario.

Tabla 11.- Qué consideras sobre tu puesto en el escalafón (embarcadas)

¿Consideras que ocupas / has ocupado el puesto que te corresponde en el escalafón (titulación, antigüedad, mérito) de las empresas en las que has navegado?	TOTAL	%TOTAL
Sí, sin duda	14	82,4%
No en todas	1	5,9%
No	1	5,9%
NS/NC	1	5,9%
TOTAL	17	100%

Tabla 12.- Qué consideras sobre los salarios percibidos, en relación al de tus compañeros

¿Consideras que el salario que percibes / has percibido en las empresas en las que has navegado hubiera sido el mismo en caso de ser hombre?	TOTAL	%TOTAL
Sí, sin duda	15	88,2%
No en todas	0	0%
No	1	5,9%
NS/NC	1	5,9%
TOTAL	17	100%

En lo referente al salario, dos de las cinco mujeres (29,4%) que dice no haber percibido un salario adecuado a la responsabilidad del puesto ocupado, puntualizan que no es debido a ser mujer sino a la situación económica del momento.

El 58,8% de las encuestadas menciona haber encontrado conductas machistas durante el embarque como oficiala. Se mencionan sobre todo de tipo paternalista, por parte de sus compañeros oficiales. Sólo en tres casos se dice haber sufrido acoso verbal, sin tintes sexuales. En algún caso se apunta que el trato mejora a medida que aumentan los galones que se lucen.

Tabla 13.- Conductas machistas encontradas durante el embarque como oficiala

Durante el embarque en prácticas ¿encontraste conductas machistas, paternalistas o de acoso (laboral, sexual...) a bordo hacia mujeres oficiales o alumnas?	TOTAL	%TOTAL
Sí	22	68,8%
¿Cuáles?		
Paternalista	8	
Acoso verbal (no sexual)	3	
Acoso físico (no sexual)	0	
Acoso verbal (sexual)	0	
Acoso físico (sexual)	0	
¿Por parte de quién?		
Capitán/Jefe de Máquinas	4	
Oficiales	6	
Subalternos	5	

Por último, preguntadas las 7 mujeres que continúan navegando por su futuro profesional, responden mayoritariamente que tienen intención de seguir desarrollando sus carreras en la Marina Mercante (57,1%) y que tienen opciones de llegar a ocupar en sus empresas los puestos de máxima responsabilidad (57,1%).

Tabla 14.- Cómo ven las mujeres que navegan su futuro profesional

¿Tienes intención de seguir navegando o preferirías un trabajo en tierra?	TOTAL	%TOTAL
En tierra, sin duda	1	14,3%
Embarcada, sin duda	4	57,1%
Depende de las condiciones	2	28,6%
NS/NC	0	0%
TOTAL	7	100%

Tabla 15.- Cómo ven las mujeres que navegan sus opciones de ascender a los puestos de máxima responsabilidad a bordo

¿Crees que tienes opciones de ascender y llegar a ocupar puestos de Capitana /Jefa de Máquinas en tu empresa?	TOTAL	%TOTAL
Sí	4	57,1%
No	2	28,6%
Otras	1	14,3%
NS/NC	0	0%
TOTAL	7	100%

3.3.3. Ejercicio profesional en tierra

Del total de mujeres encuestadas, 22 han trabajado en tierra después de terminar sus estudios de náutica (68,8%): 19 de la sección de puente y 3 de la de máquinas. Son estas 22 mujeres las que han dado respuesta a este bloque de preguntas.

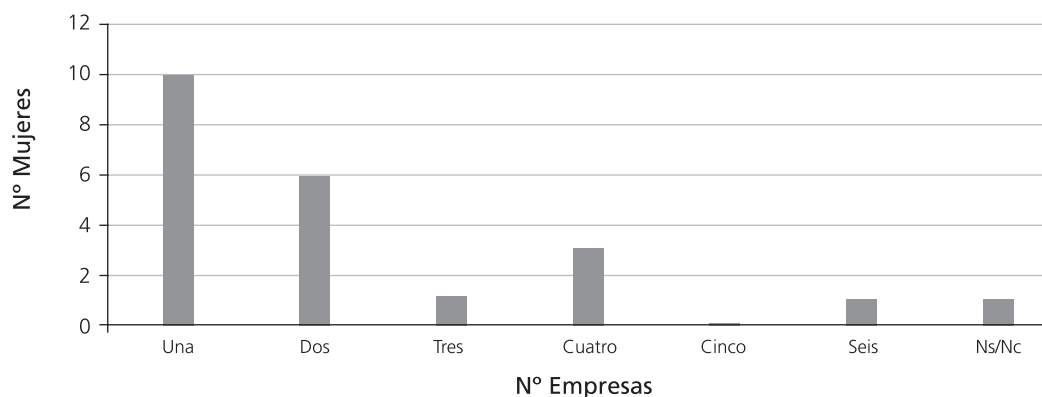
La mayoría afirma no haber tenido dificultades para acceder a puestos de trabajo en tierra, y solo una de ellas no tiene trabajo en el momento de ser encuestada¹⁰.

Tabla 16.- Dificultades para conseguir empleo en tierra

¿Tuviste dificultades para acceder a puestos de trabajo en tierra?	TOTAL	%TOTAL
Sí, por ser mujer	2	9,1%
Sí, igual que mis compañeros	5	22,7%
No	12	54,6%
Otras	1	4,5%
NS/NC	2	9,1%
TOTAL	22	100%

También para los empleos en tierra se aprecia que no hay una gran movilidad. Diez mujeres (45,5%) han mencionado una única empresa y seis han trabajado en 2 (27,3%). Entre los principales motivos de cambio, se citan la finalización del contrato, la precariedad del empleo y la mejora de las condiciones laborales.

Figura 10.- Número de empresas en que trabaja en tierra cada mujer, después de finalizar sus estudios



10. Se ha hablado de estas 22 mujeres que trabajan o han trabajado en tierra y de 7 que aún navegan. Hay dos mujeres que continúan con sus estudios y una más que dejó de navegar pero no ha trabajado en tierra. En total, suman 32 mujeres.

La mayoría (81,8%) tiene un puesto relacionado con el sector marítimo y opina (90,9%) que sus estudios de Náutica le han servido para desarrollar su trabajo en tierra.

En la mayoría de casos opinan que tienen opciones de ascender en la empresa y llegar a ocupar puestos de mayor responsabilidad. La mitad, además, piensa que tiene para ello las mismas oportunidades que sus compañeros.

Tabla 17.- Opciones de ascender en tu empresa

¿Crees que tienes opciones de ascender en tu empresa y llegar a ocupar puestos de mayor responsabilidad?	TOTAL	%TOTAL
Sí, pero con dificultades mayores que si fuese un hombre	2	9,1%
Sí, con las mismas oportunidades que mis compañeros	11	50%
No	5	22,7%
Otras	1	4,6%
NS/NC	3	13,6%
TOTAL	22	100%

La mayoría no ha encontrado conductas machistas en los trabajos en tierra.

Tabla 18.- Conductas machistas encontradas en sus empleos en tierra

En las empresas para las que has trabajado en tierra ¿has encontrado conductas machistas, paternalistas o de acoso (laboral, sexual...) hacia mujeres empleadas?	TOTAL	%TOTAL
Sí	5	22,7%
No	16	72,7%
NS/NC	1	4,6%
TOTAL	22	100%

También mayoritariamente consideran que ocupan el puesto que le corresponde en el escalafón y la mitad, además, opina que el salario percibido es adecuado a la responsabilidad del puesto ocupado y que hubiera sido el mismo en caso de ser hombre.

Tabla 19.- Qué consideras sobre tu puesto en el escalafón (en tierra)

¿Consideras que ocupas / has ocupado el puesto que te corresponde en el escalafón (titulación, antigüedad, mérito) de las empresas en las que has trabajado en tierra?	TOTAL	%TOTAL
Sí, sin duda	13	59,1%
No en todas	2	9,1%
No	6	27,3%
NS/NC	1	4,5%
TOTAL	22	100%

Tabla 20.- Qué consideras sobre tu salario (en tierra)

¿Consideras que el salario que percibes / has percibido es el adecuado a la responsabilidad del puesto que te ocupas / has ocupado en las empresas en las que has trabajado en tierra?	TOTAL	%TOTAL
Sí, sin duda	11	50%
No en todas	3	13,6%
No	7	31,8%
NS/NC	1	4,6%
TOTAL	22	100%



Tabla 21.- Qué consideras sobre tu salario (en tierra)

¿Consideras que el salario que percibes / has percibido en las empresas en las que has trabajado en tierra hubiera sido el mismo en caso de ser hombre?	TOTAL	%TOTAL
Sí, sin duda	11	50%
No en todas	2	9,1%
No	5	22,7%
NS/NC	4	18,2%
TOTAL	22	100%

3.4. Opinión

Las mujeres encuestadas opinan mayoritariamente que la Marina Mercante está preparada para la presencia a bordo de mujeres oficialas (59,4%). Este porcentaje sube hasta el 71,4% si tomamos en consideración solo las respuestas de las mujeres que han navegado más, esto es, las 14 mujeres que tienen los títulos de Piloto de primera o de Capitana de la Marina Mercante (el 50% de las encuestadas de la sección de puente, que representan el 43,8% del total de mujeres encuestadas).

Tabla 22.- Presencia de mujeres oficialas a bordo

¿Crees que la Marina Mercante, en general, está preparada para la presencia a bordo de mujeres oficialas de puente / máquinas?	TOTAL	%TOTAL
Sí	19	59,4%
No, aunque la tendencia es que se nos acepte	10	31,3%
No	2	6,2%
NS/NC	1	3,1%
TOTAL	32	100%

En cambio, preguntadas por el desempeño a bordo de los cargos de mayor responsabilidad (Capitana o Jefa de Máquinas), solo el 46,9% considera que la Marina Mercante está, en general, preparada. De nuevo, este porcentaje crece hasta el 57,1% si solo tenemos en cuenta las respuestas de las mujeres que más han navegado.

Tabla 23.- Presencia de mujeres a bordo desempeñando puestos de Capitana o Jefa de Máquinas

¿Crees que la Marina Mercante, en general, está preparada para tener mujeres ocupando puestos de mando: Capitana / Jefa de máquinas?	TOTAL	%TOTAL
Sí	15	46,9%
No, aunque la tendencia es que se nos acepte	12	37,5%
No	4	12,5%
NS/NC	1	3,1%
TOTAL	32	100%

El 46,9% opina que en el transporte marítimo existe discriminación salarial o de promoción hacia las mujeres, mientras que solo el 28,1% considera que este tipo de discriminación existe en el sector marítimo en tierra. Si solo consideramos la opinión de quienes han navegado más tiempo, estos porcentajes disminuyen hasta el 35,8% y el 14,3%, respectivamente.

Figura 11.- Discriminación salarial, de promoción... que se percibe en el transporte marítimo

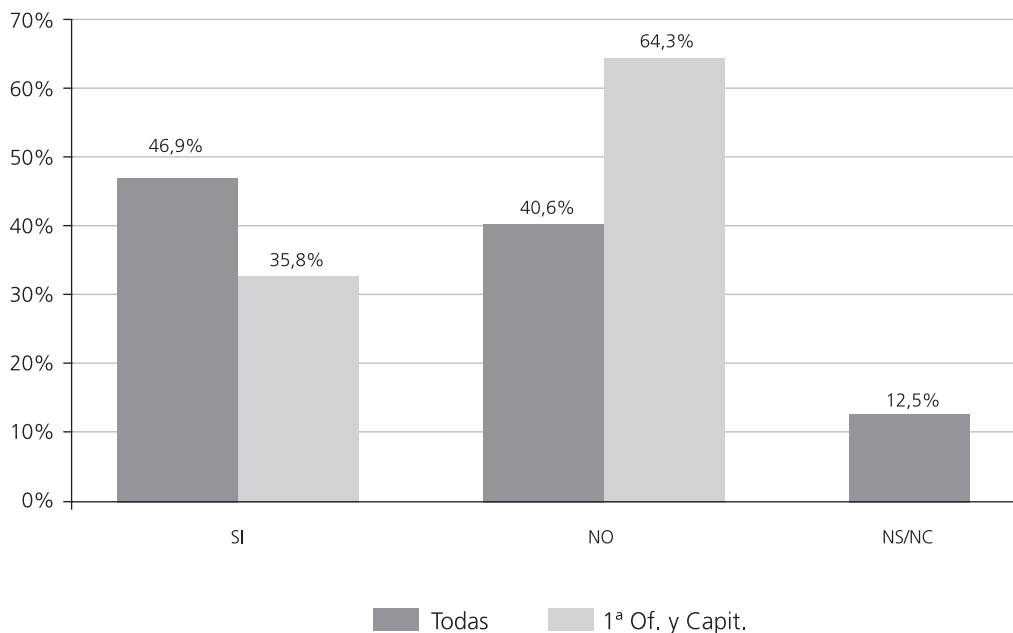
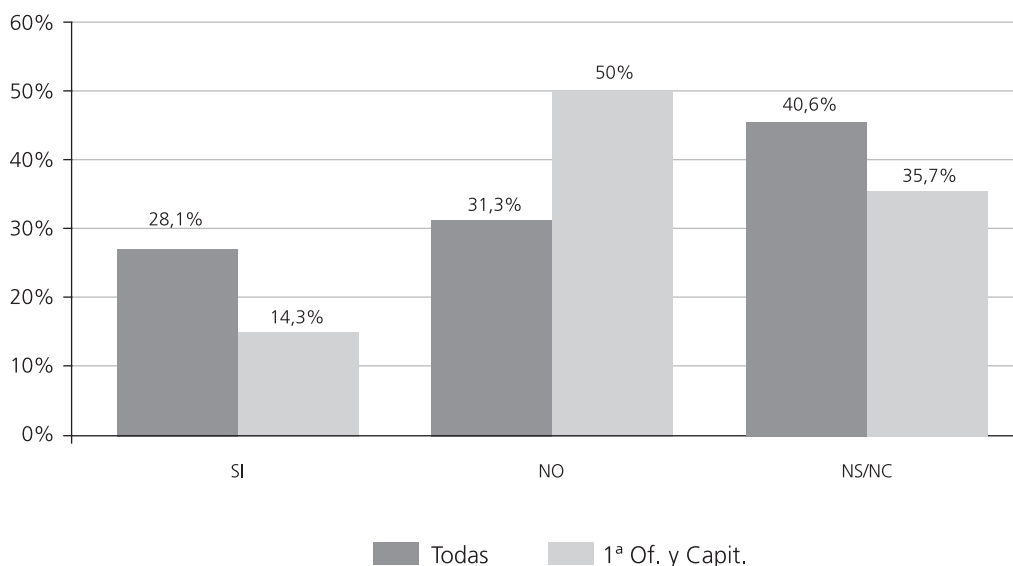
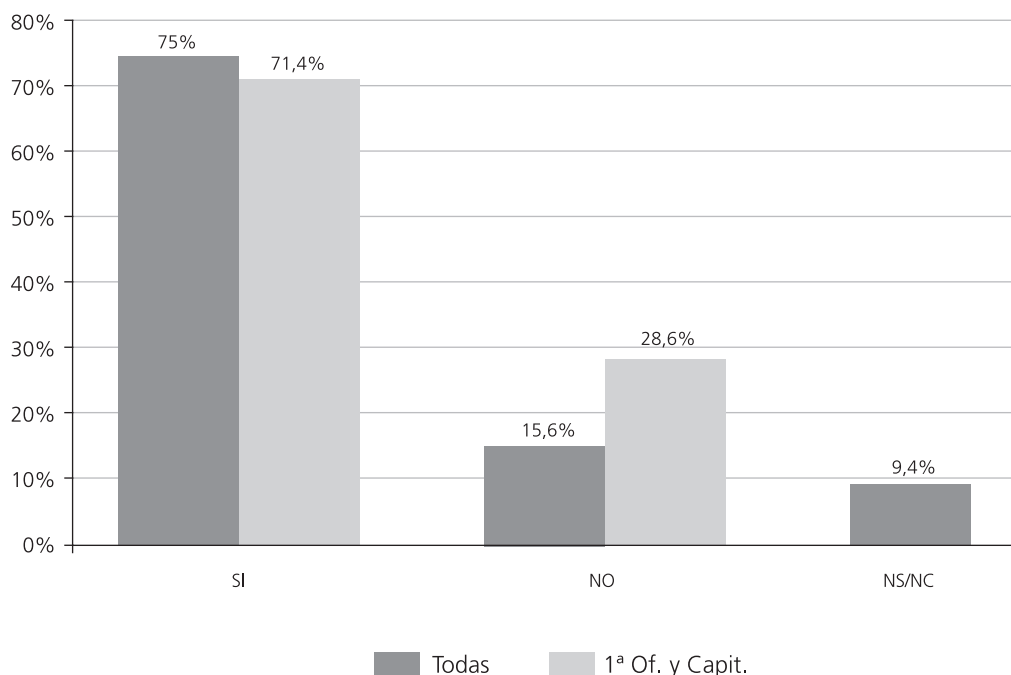


Figura 12.- Discriminación salarial, de promoción... que se percibe en el sector marítimo en tierra



En cambio, una amplia mayoría (75%), considera que en el transporte marítimo hay navieras que son más apropiadas para la aceptación y trato igual hacia las mujeres. Se mencionan en concreto las que se dedican al transporte de pasajeros, así como algunas navieras europeas. Destaca el hecho de que algunas mujeres apuntan las navieras que saben que no contratan mujeres oficiales en sus buques.

Figura 13.- ¿Crees que hay navieras que son más apropiadas para la aceptación y trato igual hacia las mujeres?



3.5. Satisfacción

Las mujeres encuestadas se muestran mayoritariamente satisfechas con el desarrollo de su carrera profesional (75%) y son aún más (81,3%) las que lo están con cómo se ha desarrollado su vida social y familiar como consecuencia de su profesión.

El 75% expresa que, si se le presentara la oportunidad de elegir, volvería a estudiar náutica, aunque sólo el 56,3% animaría a otras mujeres a escoger estos estudios.

4. CONCLUSIONES

Para este estudio, se ha consultado una significativa muestra de 32 mujeres, que suponen el 28% de las tituladas de nuestro centro que cuentan con algún título profesional. En el grupo se encuentran desde las primeras tituladas, hasta las más recientes, que cuentan con una edad y experiencia que añaden valor a los resultados obtenidos.

La mayoría procede de zonas costeras y conocía los estudios de náutica antes de finalizar secundaria, por medio de familiares o amistades, aunque sus padres o madres no tenían trabajos relacionados con el mar.

En relación a las expectativas que tenían al comenzar sus estudios sobre su trabajo en el futuro, aseguran que éste estaría en la mar, en mayor o menor medida.

La mayoría ha obtenido un título profesional de Marina Mercante; pero, en la actualidad, casi todas trabajan en puestos en tierra, aunque relacionados con el sector marítimo. El 53,1% ha hecho alguna campaña embarcada como oficiala, pero sólo 7 mujeres continúan navegando.

Alrededor del 50% tuvo problemas para encontrar embarque. Sin embargo, mientras que en el embarque en prácticas la mayoría considera que sus compañeros tuvieron problemas similares, en el embarque como oficialas quienes tuvieron dificultades piensan mayoritariamente que fue por ser mujer.

Durante sus embarques fueron, en general, bien aceptadas por la tripulación y la mayor parte navegó en navieras que tenían contratadas otras mujeres oficiales. Sin embargo, la mayoría también encontró a bordo conductas machistas, sobre todo por parte de los oficiales, y de tipo paternalista, pero también se relatan casos de acoso verbal¹¹. Se aprecia que estas conductas van disminuyendo a medida que mejora el puesto que desempeñan las mujeres.

La mayor parte no ha apreciado discriminación de promoción o salarial al considerar que ocupa el puesto que les corresponde en el escalafón, y que el salario que percibe es el mismo que hubiera percibido un hombre. Sin embargo, en general opinan que este tipo de discriminación sí existe en el transporte marítimo.

Si nos fijamos en qué navieras embarcan mayor número de mujeres como oficiales, destacan Conoco-Teekay con 6 y el grupo de empresas con buques de pasaje o Ro-pax (Trasmediterránea, Schembri, Armas, Euroferries), donde han navegado 5 mujeres. Esto coincide con la opinión de una amplia mayoría que considera que en el transporte marítimo hay navieras que son más apropiadas para la aceptación y trato igual hacia las mujeres: las que se dedican al transporte de pasajeros y algunas navieras europeas.

11. Siendo esto así, para valorar adecuadamente este resultado, hay que tener en cuenta, por ejemplo, que conocemos casos de mujeres que han sufrido acoso sexual durante algunos de sus embarques que, sin embargo, han declinado participar en este estudio.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

EZEIZABARRENA, Xabier: "La reforma de la Política Pesquera Comunitaria", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 609-615.



La reforma de la Política Pesquera Comunitaria

Xabier Ezeizabarrena

Recep.: 18.08.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 609-615]

Acep.: 08.02.12

Resumen

Dentro del complejo marco global, la nueva Política Pesquera Comunitaria precisa de reformas sustantivas en materia ambiental y de conservación de los recursos marinos. Es preciso garantizar un cumplimiento real de los acuerdos de pesca y de la normativa comunitaria que afecta al sector pesquero, procurando distinguir la pesca realizada con métodos y artes sostenibles de aquella cuyo desarrollo mantiene una razón exclusivamente económica.

Palabras clave: Derecho Comunitario, Política Pesquera Comunitaria, Recursos Marinos, Pesquerías, Sostenibilidad.

Laburpena

Esparru global konplexuaren barruan, funtsezko erreformak egin behar dira Europar Batasuneko arrantza politika berrian, ingurumenari eta itsas baliabideen kontserbazioari dagokienez. Ezinbestekoa da arrantzako akordioak eta arrantza sektoreari eragiten dioten Europar Batasuneko arauak benetan betetzen direla bermatzea, eta bereiztea, batetik, metodo eta aparailu iraunkorrekin egindako arrantza eta, bestetik, arrazoi ekonomiko hutsez burutzen dena.

Gako-hitzak: Europar Batasuneko Zuzenbidea, Europar Batasuneko Arrantza Politika, itsasoko baliabideak, arrantza lekuak, iraunkortasuna.

Abstract

Within the complex global framework, the EU's new fisheries policy requires substantive reforms in environmental issues and the conservation of marine resources. There is a need for guaranteeing real fulfilment of fishing agreements and EU regulations on the fishing sector and for differentiating fishing activities that use sustainable methods from those that have been developed exclusively for financial profit.

Key words: EU law, EU Fisheries Policy, Marine Resources, Fishing Grounds, Sustainability.

1. INTRODUCCIÓN

Dentro del complejo marco global y europeo, la nueva Política Pesquera Comunitaria (PPC) precisa de reformas sustantivas en materia ambiental y de conservación de los recursos marinos. Es preciso garantizar un cumplimiento real de los acuerdos de pesca y de la normativa comunitaria que afecta al sector pesquero, procurando distinguir la pesca realizada con métodos y artes sostenibles de aquella cuyo desarrollo mantiene una razón exclusivamente económica.

Entre las cuestiones pendientes de abordar se mantiene aún la problemática de las redes de deriva, el arrastre pelágico y la problemática del stock de anchoa. Al mismo tiempo, las cuotas de capturas de esta especie han llegado a ser objeto de curiosos intercambios entre Francia y Portugal en un trueque de poblaciones absolutamente lejanas y desligadas entre sí y en perjuicio de los pescadores de bajura que faenan en el Golfo de Bizkaia.

Adicionalmente, las cifras correspondientes al sector pesquero tradicional de cualquier Estado miembro de la UE se presentan siempre enmarcadas en los grandes resultados macroeconómicos de la pesca global, junto a la pesca industrial o de altura, cuya problemática poco o nada tiene que ver con la que sufre diariamente el sector pesquero tradicional o de bajura. La Política Pesquera Comunitaria debería reflexionar sobre estas cuestiones con anterioridad a la toma de decisiones estratégicas que garanticen el futuro de las distintas pesquerías en la Unión Europea.

Resulta necesario, por tanto, abordar estas y otras cuestiones, desde la perspectiva de la sostenibilidad de los recursos, del sector y desde la perspectiva social que representa una cultura y una forma de vida cuyos contornos requieren de nuevas aproximaciones políticas y jurídicas que nos acerquen a la sostenibilidad real y a la protección efectiva de los recursos marinos y pesqueros. A tal fin, este breve artículo abordará las principales necesidades de reforma de la Política Pesquera Comunitaria vigente, tanto desde la perspectiva de los Tratados constitutivos de la Comunidad Europea y la Unión Europea, como desde el punto de vista de las reformas sectoriales a introducir en los Reglamentos y Directivas del sector. Todo ello guarda estrecha e importante relación con la difícil situación que vive el sector pesquero en el conjunto de Euskal Herria.

2. PROTECCIÓN DE LOS MARES Y CONSERVACIÓN

Del mismo modo, la integración y coordinación real de las medidas legislativas europeas, estatales y autonómicas es una tarea que continúa pendiente. Un claro ejemplo de esta necesidad de mayor coordinación es la tramitación en las Cortes Generales de la Ley 41/2010, Ley de Protección del Medio Marino. Esta Ley opta por no consensuar medida alguna con las Comunidades Autónomas (CC.AA) y municipios e, incluso, pretende legislar, en algunos aspectos contra la lógica y la peculiaridad de la propia naturaleza marina.

Así, la Ley 41/2010 pretende regular el medio marino de la península de manera “uniforme” según el propio texto. Frente a ello, el marco normativo del mar difícilmente puede ser uniforme; más si cabe en las costas de la península donde la diversidad del medio marino es notable empezando por la suavidad de las mareas en el Mediterráneo, frente a su radicalidad en el Atlántico y en el Golfo de Bizkaia.

La pretensión de uniformidad es tal que la Ley condiciona la aplicación de la propia ley al cumplimiento o no de sus mismos objetivos mediante la Directiva marco del agua de la UE. Como toda ley que se precie, esta nueva norma debería tener vocación de generalidad y permanencia en el tiempo y en todo su ámbito de aplicación, esto es, en todo el medio marino en su conjunto. A ello hay que añadir que la propuesta obvia o desconoce abiertamente las competencias autonómicas en la materia y en aspectos pesqueros, al igual que cuestiones municipales de gran importancia para las ciudades costeras en general.

Por el contrario, la Ley 41/2010 hace hincapié en la protección de recursos y hábitats en función de su ubicación territorial bajo jurisdicción nacional, algo que choca con la visión comunitaria e internacional al respecto. Sería más que bienvenido un intento por evitar que el patrimonio natural sea objeto de patrimonialización. De hecho, por la propia naturaleza y las relaciones de los recursos marinos, el objetivo general de esta ley ha de ser la protección de la biodiversidad marina y de los mares en su conjunto, independientemente de su situación física. En este plano, resultaría necesario, igual-

mente, evitar cláusulas abiertas que permitan, como recoge la Ley 41/2010, la autorización condicionada de vertidos radiactivos al mar.

En un plano más político, la Ley pretende trasladar la responsabilidad de posibles incumplimientos europeos hacia las CC.AA cuando la competencia exclusiva en relaciones europeas e internacionales es la de un Estado que ha privado siempre a las autonomías de participación directa en la UE. Para el Derecho Europeo, no importa quien tenga la competencia pues el responsable ante la UE es siempre el Estado. Resulta difícil entender que el Estado pretenda algo distinto hoy, sin que antes se garantice que las CC.AA participen en la elaboración de normativas que afectan directamente a sus competencias, especialmente en materia de pesca y conservación de recursos. Tanto o más para las cuestiones municipales que el Estado ha soslayado abiertamente.

Y llegada la hora de la responsabilidad por daños al medio marino, nada nos dice la nueva Ley sobre el tema. Un silencio total. En este ámbito bien haríamos en valorar la idoneidad de hacer una remisión directa a la aplicación de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental o, por el contrario, establecer un régimen especial de responsabilidad civil ambiental en esta ley, de conformidad con el art. 45 de la Constitución y sin que dicha responsabilidad civil pueda estar sujeta a límites. El reciente ejemplo del vertido en el Golfo de México debería marcar un antes y un después sobre responsabilidad civil en defensa del medio marino.

A fin de elevar igualmente los niveles de protección, sería de interés prever posibles conflictos de aplicación de normativas con distintos niveles de protección, en cuyo caso, debería prevalecer la norma que resulte más exigente respecto de la protección ambiental de dichas aguas, algo que tampoco prevé la Ley 41/2010.

Tratándose de una Ley derivada de una Directiva europea parece razonable que se adapte su aplicación a nuestra diversa y rica realidad interna, incluida la municipal. Además, la Ley 41/2010 debería reflejar las peculiaridades y las ostensibles diferencias geográficas y naturales entre distintas costas y mares.

3. POLÍTICA PESQUERA Y CONSERVACIÓN DE LOS RECURSOS

Mientras tanto, la flota cantábrica de bajura sigue sumida en una profunda crisis estructural, la Política Pesquera de la UE continúa sin diferenciar debidamente las problemáticas pesqueras de las distintas flotas en el contexto comunitario optando, hasta la fecha, por pautas de reflexión incompletas que desdibujan cualquier aproximación de contenido social real al fenómeno pesquero en clave de sostenibilidad.

Un buen ejemplo de ello es el caso de la escasez de capturas de anchoa junto a la necesidad de establecer un cierre temporal de la pesca de esta especie, los intercambios ilegales de cuotas entre Francia y Portugal o la proliferación, aún hoy, en aguas atlánticas de redes de deriva prohibidas formalmente desde enero de 2002. Todo ello, unido a cuestiones políticas y jurídicas de distinta naturaleza, ha derivado en la constatación de un hecho que los pescadores conocen a ciencia cierta: la existencia de límites en las pesquerías de nuestros océanos, tal y como sucede con todos y cada uno de los recursos naturales del planeta. Ello exige, una vez más, establecer o renovar los compromisos adquiridos en la materia para garantizar la sostenibilidad de los recursos marinos.

En este contexto, el principio de integración ambiental en las políticas comunitarias se ha fortalecido al integrarse la misma en el art. 6 del Tratado de la Comunidad Europea. Sin embargo, la política pesquera de la UE sigue sin integrar debidamente este principio fundamental en la política pesquera, cuyo análisis se mantiene casi como estrictamente económico.

El caso de la flota cantábrica de bajura es claramente sintomático sobre la situación de escasez de recursos que se vive en el Golfo de Bizkaia. Además del paulatino descenso de los stocks y las capturas, el sector debe enfrentarse a factores externos que distorsionan la gestión sostenible de los recursos marinos. Para hacer frente a este fenómeno, la participación del sector en el complicado fenómeno comunitario sigue siendo una necesidad inaplazable. El Derecho Internacional, mientras tanto, se muestra impotente para lograr la ejecución de sus dictados, a pesar de sus notables avances retóricos en materia de protección de los mares y sus recursos.

En el plano de la UE vienen siendo habituales las Sentencias del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJCE) que constatan la violación, más o menos sistemática, del Derecho Europeo

vigente. Entre otras, la Sentencia del TJCE de 12-7-2005¹ puede y debe marcar un antes y un después en el nuevo dibujo de la Política Pesquera Comunitaria. En ella, por ejemplo, se demuestra que los inspectores comprobaron la presencia de peces de talla inferior a la permitida en cada una de las seis misiones que realizaron. En particular, constataron la existencia de un mercado de merluzas de talla inferior a la permitida, que se ofrecían, en contra de las normas de comercialización establecidas en el Reglamento nº 2406/96. Por tanto, la sentencia llega a confirmar la existencia, en este caso en Francia, "de una práctica de venta de peces de talla inferior a la permitida sin que exista una intervención eficaz de las autoridades nacionales competentes, práctica que es tan constante y general que puede poner en grave peligro, por su efecto acumulativo, los objetivos del régimen comunitario de conservación y de gestión de los recursos pesqueros".

Además, "la similitud y la reiteración de las situaciones constatadas en todos los informes permiten considerar que estos casos sólo pueden deberse a la insuficiencia estructural de las medidas aplicadas por las autoridades francesas y, por ende, a un incumplimiento de la obligación de realizar controles efectivos, proporcionados y disuasorios que la normativa comunitaria impone a dichas autoridades". Ello supone, con toda claridad, la violación del art. 228 del Tratado de la Comunidad Europea por parte de Francia, "al no garantizar un control de las actividades pesqueras conforme con las exigencias previstas en las disposiciones comunitarias".

El TJCE considera, con carácter general, que la obligación de los Estados miembros de velar por que las infracciones de la normativa comunitaria sean objeto de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias reviste una importancia esencial en el ámbito de la pesca. En efecto, si las autoridades competentes de un Estado miembro se abstuvieran sistemáticamente de ejercitar acciones de esta índole contra los responsables de dichas infracciones, correrían grave peligro tanto la conservación y la gestión de los recursos pesqueros como la ejecución uniforme de la política pesquera común.

El propio TJCE sostiene, igualmente, algunas de las claves fundamentales de la gestión de los recursos naturales en aguas comunitarias: "uno de los elementos clave de la política pesquera común consiste en la explotación racional y responsable de los recursos acuáticos de forma sostenible, en condiciones económicas y sociales apropiadas. En este contexto, la protección de los juveniles resulta determinante para la recuperación de las poblaciones. Por tanto, la inobservancia de las medidas técnicas de conservación previstas por la política común, en especial las exigencias en materia de talla mínima de los peces, constituye una grave amenaza para la conservación de determinadas especies y de determinados caladeros y pone en peligro la consecución del objetivo esencial de la política pesquera común".

La importancia de la citada Sentencia del TJCE es notoria en cuanto a los argumentos jurídicos antedichos, así como en lo que respecta a la ejemplaridad del fallo desde el punto de vista político y económico:

- "1) Declarar que la República Francesa no ha adoptado todas las medidas necesarias para la ejecución de la sentencia de 11 de junio de 1991, Comisión/Francia (C-64/88) y, por tanto, ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 228 CE
- al no garantizar el control de las actividades pesqueras de conformidad con las exigencias de las disposiciones comunitarias, y
 - al no garantizar la incoación de procedimientos, de conformidad con las exigencias previstas en las disposiciones comunitarias, por las infracciones a la normativa de las actividades pesqueras.
- 2) Condenar a la República Francesa a pagar a la Comisión de las Comunidades Europeas, en la cuenta «Recursos propios de la Comunidad Europea», una multa coercitiva de 57.761.250 euros por cada período de seis meses, a contar desde la fecha de la presente sentencia, al final del cual aún no se haya ejecutado plenamente la sentencia de 11 de junio de 1991, Comisión/Francia, antes citada.
- 3) Condenar a la República Francesa a pagar a la Comisión de las Comunidades Europeas, en la cuenta «Recursos propios de la Comunidad Europea», una suma a tanto alzado de 20.000.000 euros.

1. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea de 12-7-2005, en el asunto C-304/02.

4) Condenar en costas a la República Francesa”.

En suma, los criterios normativos y jurisprudenciales en esta materia aparecen bastante claros, como consecuencia directa de los límites existentes en las pesquerías de todo el mundo. Otra cosa es que el cumplimiento real y efectivo de estos parámetros sigue estando pendiente en muchos contextos. Con ello, la política pesquera, sea cual sea su origen, debe decantarse por reafirmar la necesidad de cumplimiento de la normativa por parte de los Estados miembros y del sector pesquero en general. Ello requiere una visión sostenible y responsable de la explotación de las pesquerías en la UE, muy en la línea de cuanto se apunta en esta importante Sentencia del TJCE.

Este ejercicio de responsabilidad colectiva en la defensa de las pesquerías redundará, igualmente, en la protección de los derechos que necesariamente asisten a las comunidades pesqueras tradicionales sobre los recursos del mar. El fenómeno de la globalización económica no debiera encontrar apoyos jurídicos para el expolio de los océanos y, con él, el ahogo social de quienes necesitan del mar para subsistir.

4. ALGUNAS PROPUESTAS PARA LA NECESARIA REFORMA

4.1. Acceso equitativo a los recursos para la pesca de bajura y participación del sector

La nueva PPC debería facilitar a los pescadores de bajura y a las comunidades que dependen de esta actividad y del marisqueo, así como de la acuicultura de explotación comunitaria u otras explotaciones a pequeña escala, un trato justo en la asignación de los derechos de acceso a los recursos y a los servicios de apoyo, así como el acceso a la información y a los procesos de toma de decisiones que inciden en su vida y en su subsistencia.

Es necesario garantizar que los sectores más vulnerables del ámbito pesquero como las pequeñas comunidades que dependen de la pesca, las mujeres de las comunidades pesqueras y los pescadores y mariscadores autónomos de pesca artesanal, no se vean discriminados en la asignación de los derechos de acceso a los recursos, aplicando medidas destinadas a incorporar sus opiniones en los procesos de toma de decisiones del sector pesquero.

4.2. Sobre las definiciones de pesca artesanal o de bajura al nivel más adecuado

La PPC debería apostar por reconocer y respetar la naturaleza, la importancia, el potencial y la diversidad de la pesca de bajura y/o a pequeña escala. La definición de la pesca artesanal debe formularse y ejecutarse al nivel más adecuado, ya sea regional, nacional o local. A fin de delimitar el sector teniendo en cuenta las particularidades nacionales y/o regionales y sus aspectos técnicos (capacidad extractiva), medioambientales (selectividad, descartes, escaso impacto sobre los fondos marinos y/o especies no objetivo) y sociales (condiciones de trabajo, grado de equidad en la redistribución de los beneficios y grado de vinculación con las actividades en tierra firme y con el empleo local en el ámbito de las comunidades pesqueras). En todo ello la PPC debe considerar también la estructura jurídica y del control de las empresas pesqueras.

4.3. Reconocimiento de la pesca artesanal o de bajura

La nueva PPC debe reconocer y valorar la contribución del sector artesanal a la sostenibilidad social, económica y ambiental. En el caso vasco y en otros, la implicación de la bajura en la cultura y la identidad son hechos evidentes y dignos de protección y fomento.

Se debería valorar y respetar el papel de la mujer en la pesca y su contribución al sector pesquero y a la sociedad en general y reconocer su condición de agentes económicos, además de la importancia de las actividades sociales, culturales y económicas que desempeñan.

4.4. Derechos de las comunidades de pesca artesanal o de bajura

La PPC debería definir y defender los derechos de los pescadores de pequeña escala y de sus comunidades de acuerdo con el artículo 6.18 del Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable y según sus especificidades y prioridades regionales en pie de igualdad con las restantes flotas, incorporándolos a la legislación.

La PPC debería evitar el uso de herramientas de gestión pesquera regidas por derechos donde los intereses individuales prevalezcan sobre los colectivos, especialmente aquellas que incorporan mecanismos de reparto basados en los mercados. La lógica de instrumentos como las cuotas individuales transferibles (CIT) resulta incompatible con la de la pesca artesanal o de bajura.

Se debería garantizar que la nueva PPC, los regímenes de cuotas y otros sistemas de gestión o artes de pesca limiten el descarte de especies y se asegure la selectividad.

4.5. Enfoque diferenciado a la pesca de pequeña artesanal o de bajura

Cada sector pesquero necesita un enfoque diferenciado de gestión que permita resolver sus propios problemas de regulación, de manera que si un sector necesita reducir su capacidad los demás no se vean obligados a perder oportunidades de pesca, de empleo u otros beneficios en otros sectores más sostenibles.

Se debe aplicar el principio de subsidiariedad en la gestión de la pesca artesanal, asegurando que los sistemas de gestión de la información y de toma de decisiones incorporen y se guíen por el conocimiento, la experiencia local y buenas prácticas basadas en la experiencia.

Es factible implantar planes de gestión y otras medidas de recuperación de los recursos como las áreas marinas protegidas de interés pesquero tomando como punto de partida las buenas prácticas² ya establecidas, partiendo de las demandas de los pescadores o mariscadoras locales de pequeña escala y sus comunidades, y garantizando la protección de sus derechos de acceso a los recursos. Tales medidas deben diseñarse de manera que sea posible su control biológico y social para poder medir su eficacia socioeconómica y biológica en el tiempo.

La nueva PPC debe apoyar el estudio de la excepción al principio de igualdad de acceso a los recursos comunes en la franja de las doce millas (y las otras áreas de pesca de la pesca artesanal), de modo que se puedan destinar exclusivamente a actividades pesqueras de pequeña escala, respetuosas con el medio ambiente, equitativas desde el punto de vista social y que contribuyan a la prosperidad económica y cultural de las comunidades locales.

4.6. Medidas sociales y económicas complementarias

La nueva PPC debe facilitar el acceso a las subvenciones y demás medidas de apoyo al sector, como créditos o actividades de formación, a fin de que las actividades y operaciones de pequeña escala puedan renovar sus embarcaciones y equipos e incorporar nuevas tecnologías respetando la sostenibilidad medioambiental, económica y social.

Se debe tener en cuenta la vulnerabilidad y capacidad de resistencia de las comunidades pesqueras dentro del proceso de reforma, partiendo de evaluaciones de impacto detalladas y de perfiles específicos sobre la situación de las comunidades, cultivando y promoviendo alternativas e iniciativas de diversificación laboral reales, arraigadas en el contexto local y en las capacidades locales de cambio y de adaptación a un entorno variable.

La PPC ha de prestar especial atención al papel de la mujer en las comunidades pesqueras y velar por que las opciones alternativas de sustento no supongan una sobrecarga de trabajo ni de responsabilidades.

Teniendo en cuenta la enorme interdependencia que existe entre la política pesquera comunitaria y la política marítima, debería mantenerse y priorizarse:

los derechos históricos de los pescadores para el acceso a los espacios y recursos costeros en el marco de la nueva política marítima integrada (PMI);

2. Entre las iniciativas destacables en este ámbito se encuentran las *Prud hommies* (cofradías de pesca) del Mediterráneo francés, las reservas de interés pesquero de Lira y Cedeira en el Noroeste español, la Reserva Marina de Interés Pesquero de la Restinga – Mar de las Calmas, el Parque Nacional Marítimo de Iroise en la costa occidental de Francia, la pesquería selectiva para langostinos del Golfo de Bizkaia, y el Acuerdo de Pesca de Bajura del Canal de la Mancha entre Francia, Bélgica y el Reino Unido, o el Acuerdo de Nasas de Devon (Sur del Reino Unido).

La flota vasca de bajura ha venido abogando igualmente por esta posibilidad. Véanse las opiniones vertidas por la Corte Internacional de Arbitraje y Conciliación Ambiental en su Opinión Consultiva de 5-11-2001 sobre el posible establecimiento de reservas de pesca en el contexto de la UE. <http://iceac.sarenet.es/>

el papel de los pescadores de bajura en la definición de tales políticas debe reafirmarse en el contexto de esta nueva gobernanza del litoral enfocada a garantizar la calidad del medio marino en la franja costera así como su biodiversidad.

5. BIBLIOGRAFÍA

- ALEGRET, Juan Luis: "Gobernabilidad, legitimidad y discurso científico: el papel de las ciencias sociales en la gestión de la pesca de bajura", en *Zainak*, nº 21, Eusko Ikaskuntza, 2002.
- ASTORKIZA, Kepa; DEL VALLE, Ikerne y ASTORKIZA, Inmaculada: "Posibilidades de pervivencia de la cogestión en las pesquerías de la UE: el caso de las flotas artesanales de la Comunidad Autónoma Vasca", en *Zainak*, nº 21, Eusko Ikaskuntza, 2002.
- DEERE, Carolyn: "International trade, conservation and sustainable development in the fisheries sector: conflict or compatibility", in *Ocean Yearbook*, 15, International Ocean Institute, Canada-Chicago University Press, 2001.
- EZEIZABARRENA, Xabier: "Problems and legal rules regarding to driftnets and Community Law", in *Ocean Yearbook*, 15, International Ocean Institute, Canada-Chicago University Press, 2001.
- EZEIZABARRENA, Xabier: "Europe and co-sovereignty", in *Oxford Magazine*, nº 226, Oxford, May 2004.
- EZEIZABARRENA, Xabier: "Política pesquera comunitaria y conservación de los recursos marinos", en *Zainak*, nº 25, Eusko Ikaskuntza, 2003.
- EZEIZABARRENA, Xabier: *El sector pesquero vasco ante la UE*, Puerto de Pasaia, 2006.
- GARCÍA-ORELLÁN, R. y BEOBIDE, J.: *Hombres de Terranova. La pesca del bacalao 1926-2004*, Puerto de Pasaia, 2004.
- LABORDE, Serge: "Évolution des flottilles des pêches maritimes basques depuis les années 1950", en *Zainak*, nº 25, Eusko Ikaskuntza, 2003.
- MITXELENA, Anne Marie & BUI DIHN, Laurent: "La législation du droit de la pêche et son avenir dans la politique de l'Union Européenne", en *Zainak*, nº 21, Eusko Ikaskuntza, 2002.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio: "'Levantar la pesca', desplazamiento de técnicas tradicionales en el contexto del cambio en el modo de producción pesquero en el País Vasco", en *Zainak*, nº 21, Eusko Ikaskuntza, 2002.
- SACK, Karen & KNUDSEN, Anders: *Trade, Environment & Sustainable Development*, WSSD Edition, December, 2001.
- SÁNCHEZ LAMELAS, Ana: *La ordenación jurídica de la pesca marítima*, Aranzadi, 2000.
- WEERAMANTRY, C. G.: "Achieving sustainable justice through international law", in *Sustainable Justice- "Reconciling economic, social and environmental law"*, edited by Centre for International Sustainable Development Law, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2005.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

PÉREZ IRATXETA, Raúl; ROMANO, Lurdes: "Orientación de la política turística sobre el patrimonio marítimo en la Costa Vasca", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 617-630.



Orientación de la política turística sobre el patrimonio marítimo en la Costa Vasca

Raúl Pérez Iratxeta, Lurdes Romano Aguirre

Recep.: 05.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 617-630]

Acep.: 17.12.12

Resumen

El presente texto analiza el Plan Director de la Costa Vasca puesto en marcha por la Agencia de Turismo Basquetour en donde se toma como eje el patrimonio marítimo vasco, en toda su extensión. La concreción de un Plan Director de Turismo Litoral de la Costa Vasca parte de la necesidad de disponer de una herramienta de conceptualización global del conjunto de la franja litoral, bajo criterios de preservación, sostenibilidad y calidad, y que considere todos los agentes turísticos y culturales que operan en este destinos.

Palabras clave: Patrimonio marítimo, Costa Vasca, Plan Director Turismo Costa Vasca, Turismo Pesquero, Turismo Marinero.

Laburpena

Testuak Basquetour turismo agentziak abiarazitako Euskal Kostaldeko Plan Zuzendaria aztertzen du, non ardatza euskal itsas ondarea baita, zentzu zabalean. Euskal Kostaldeko Turismoaren Plan Zuzendaria sortzen da itsas kostalde osoa globalki kontzeptualizatzeko lanabes baten beharra ikusita. Kontzeptualizazio hori artapen, iraunkortasun eta kalitate irizpideen arabera egiten da, eta jomuga horretan lan egiten duten agente turistiko eta kultural guztiak hartzen ditu aintzat.

Gako-hitzak: Itsas ondarea, Euskal Kostaldea, Euskal Kostaldeko Turismoaren Plan Zuzendaria, Arrantza Turismoa, Itsas Turismoa.

Abstract

This paper analyses the Basque Coast Master Plan implemented by the Basquetour Tourist Agency where the core area is the Basque maritime heritage along the whole length of the coastline. The production of a Coastal Tourism Master Plan for the Basque Coast is based on the need for a global conceptualisation tool for the whole coastal strip, according to quality, sustainability and conservation criteria, and which takes into account all the cultural and tourist stakeholders that operate at those destinations.

Key words: Maritime heritage, Basque Coast, Basque Coast Tourism Master Plan, Fishing Tourism, Seafaring Tourism.

1. INTRODUCCIÓN

El patrimonio cultural se ha convertido en sujeto activo de la experimentación y consumo turístico en los últimos años. Diferentes recursos y agentes culturales se están incorporando progresivamente a dinámicas turísticas, ampliando y mejorando la oferta actual, y lográndose una superación del modelo tradicional fijado por la escala de los museos, de los eventos y de los centros de interpretación en fechas más recientes.

Nuevas arquitecturas, interesantes propuestas de recuperación patrimonial, o la divulgación de oficios por ejemplo se han convertido en nuevos baluartes que, complementando la oferta actual, permiten a su vez establecer pautas de conservación, difusión y de comunicación en el entorno local, al tiempo que fortalecer una oferta turística de conjunto, lo que obliga a una revisión conceptual del turismo cultural específico de un destino y la definición de un modelo de gestión global.

El legado cultural de una sociedad y su puesta en valor constituye un elemento de atracción importante para el visitante. Su patrimonio cultural, material e inmaterial, es el elemento iniciador de una cadena de valor, argumento central de la oferta turística, y que con la combinación de otros servicios y elementos, puede generar riqueza social, cultural y económica en el entorno.

2. LA EVOLUCIÓN DEL RECURSO PATRIMONIAL AL FENÓMENO TURÍSTICO

Dentro de una tendencia de evolución de los mercados hacia el consumo de productos diversos, de calidad y alejados de modelos pasados, y dentro de un marco que requiere un posicionamiento y equilibrio basado en la calidad y la competitividad es donde debe incorporarse el patrimonio como valor de una nueva oferta cultural atractiva en la Costa Vasca y diferenciadora respecto a otros destinos.

El patrimonio, herencia viva e historia heredada, contiene los valores identitarios de la sociedad, y lleva implícito el valor del reconocimiento propio que debe ser transmitido de igual forma al turista como parte del bagaje cultural y humano del territorio que forma parte de su experiencia.

A nivel teórico, y a grandes rasgos, el paso del recurso –en nuestro caso el patrimonio cultural– al producto turístico es el siguiente:

- Identificación y valoración del recurso cultural.
- Conservación del recurso cultural.
- Habilitación del recurso para su visita.
- Articulación de servicios que permitan su consumo (conversión a producto).
- Promoción y comercialización del producto turístico.

Por eso, y atendiendo a este proceso en fases, y obviando elementos ya incorporados al contexto turístico desde hace años, como obras de arte o referencias patrimoniales de notable importancia expuestas en museos o en otros equipamientos, existe un amplio inventario de recursos con potencial turístico que se encuentran en procesos iniciales, y que deben por lo tanto disponer del análisis y la orientación adecuada para su incorporación al ecosistema turístico.

En este sentido, y como definición de partida, se puede considerar el turismo cultural como aquel que tiene por finalidad el conocimiento del patrimonio en cualquiera de sus manifestaciones culturales, así como de monumentos y lugares histórico-artísticos, siendo de igual importancia los aspectos humanos, sociales, económicos y territoriales que han derivado en la conformación de una cultura propia.

Por este motivo, e independientemente de la repercusión económica que pueda revertir un mayor flujo de turistas a un destino, este fenómeno ayuda a respaldar proyectos nacidos desde la óptica cultural, a invertir en investigación y preservación, y en difusión y en educación sobre el patrimonio que dispone determinada comunidad.

La puesta en marcha de proyectos turísticos requiere un gran esfuerzo y la suma compleja de numerosos agentes. Y no siempre es fácil, dado que los lenguajes de comunicación entre los agentes turísticos y culturales no son idénticos ni se comparten las mismas bases conceptuales, ni los mismos objetivos. Y las visiones de partida suelen ser sectoriales, manteniéndose recelos sobre el uso y a

veces la “mercantilización” de la cultura. Romper con estas dificultades requiere diálogo, comunicación y cesión, para definir conjuntamente una estrategia global de trabajo entre agentes que trabajan en ámbitos culturales con los actores de la escena turística.

3. NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA INTEGRADORA

Las estrategias necesarias en materia de turismo relacionadas con el desarrollo sostenible de la actividad y con la globalidad del patrimonio deben ser integradas en el uso y tratamiento que se realiza del mismo, diseñando un nuevo enfoque, una nueva forma de trabajar manteniendo como no puede ser de otra manera su autenticidad, los criterios de conservación que requiera, así como el establecimiento de los límites de capacidad de carga para su consumo. Un nuevo enfoque que mantenga una actitud participativa y de colaboración permanente entre agentes, que permita a su vez superar el clásico afán protector y conservacionista para divulgar, no solamente a la población del entorno local o de proximidad su propio patrimonio, sino a una demanda externa interesada, lo que requiere una preparación del recurso y del conjunto de servicios asociados adecuada y flexible a la diversos perfiles de los turistas.

Por otra parte, la incorporación del patrimonio cultural a las dinámicas turísticas tiene el riesgo inherente de efectos negativos ante un posible desarrollo de la actividad turística descontrolada. Existe ya un cierto rechazo por parte de diferentes sectores y población de los municipios de la Costa Vasca por las molestias que en ocasiones genera la afluencia de un volumen importante de visitantes sobre todo centrado en la época estival. Por ello, y para evitar estas situaciones no deseadas, y bajo la recomendación de diferentes instituciones¹, se antoja oportuno la definición de la capacidad de acogida del destino turístico de la Costa Vasca que fije los límites de la función turística dentro del escenario patrimonial que se oferta para preservar sus valores y singularidades, y establecer un intercambio cultural armonioso entre destino y turista, de tal forma que su impacto económico directo redunde favorablemente tanto el entorno general como en la preservación y conservación del patrimonio.

La experiencia de otros destinos que han dinamizado su patrimonio en base a modelos de orientación turística señala la idoneidad de apostar no por un gran número de turistas lo que generaría destinos masivos altamente cuestionados, sino por visitas reducidas orientadas al hecho experiencial y de alta cualificación, dadas las limitaciones existentes (territoriales, urbanísticas, de acceso, de culto en su caso, etc.). Este criterio muy cuestionable por otro lado, no siempre es de posible aplicación y queda debilitado por la necesidad de captación de diferentes públicos que garanticen unos ingresos mínimo por un lado y la batalla de números y visitantes en la que se encuentran inmersos gestores de los diferentes destinos y espacios patrimoniales visitables.

Por ello se deberá prestar especial atención a los nuevos proyectos culturales turísticos que se ejecuten en la actualidad, haciéndose hincapié en los aspectos funcionales de consumo turístico, racionalizando espacios, accesos, horarios, y donde la oferta debe supeditar a la demanda para que la multifuncionalidad de estos elementos patrimoniales no se encuentren en desequilibrio debido a una mala planificación. Por ello, se requiere establecer una estrategia, no solo local del elemento sino de conjunto de éste y su entorno cercano (o contextualizador), para planificar correctamente la relación entre el turista cultural y el hecho patrimonial.

A nivel teórico, en el ejercicio de planificación del territorio deben incorporarse todas las variables antrópicas posibles: la territorial, la cultural, la urbana, entre otras, y también la turística. Las componentes cultural y turística tradicionalmente se han ignorado o se han postulado como ámbitos de relación contrapuestos, donde la actividad turística representaba una amenaza sobre los elementos culturales. Es necesario establecer por lo tanto una estrategia conjunta de carácter simbiótico entre ambos estamentos que planifique, concrete y articule las diferentes acciones de intervención en el patrimonio, acciones con potencial y recorrido turístico. La definición de una hoja de ruta local o en su caso de un destino mayor ayudará a:

1. Interpretar las características de un destino concreto (disposición y análisis de la oferta cultural actual, los servicios turísticos existentes y necesarios de alojamiento y de restauración principal-

¹ Entre otras la OMT, UNESCO, la UE o el ICOMOS.

mente, las infraestructuras de transporte, la situación socioeconómica del destino, políticas territoriales, etc.).

2. Diagnosticar las perspectivas sociales, culturales y económicas (entre las que se encuentran las turísticas) acotando las problemáticas existentes.
3. Establecer marcos de intervención en diferentes ámbitos operativos (urbanismo, gestión cultural, social, económicos, etc.) a través de:
 - a. El establecimiento de políticas de recuperación patrimonial.
 - b. La orientación del patrimonio hacia su propia población como reflejo de su memoria.
 - c. La dotación y adecuación de equipamientos e infraestructuras.
 - d. La interconectividad del patrimonio en diferentes niveles (temporales y espaciales).
 - e. La coordinación y colaboración entre administraciones y agentes privados.

La Costa Vasca en su conjunto es un destino que alberga un patrimonio singular, y por supuesto está reconocido como un destino turístico de notable atractivo por el conjunto de valores que contiene. El conocimiento y el diagnóstico de situación deben ayudar a interpretar los diferentes recursos, agentes, variables y desarrollos que en él se están produciendo, y también un histórico de sucesos, de iniciativas no concluidas y otras fracasadas que pueden también ayudar en nuevas definiciones. La finalidad de la estrategia siempre debe ser lograr la integración de actividades, de usos compatibles y de políticas públicas con el objetivo básico de preservar el patrimonio cultural al tiempo que lograr su rentabilidad social, cultural y económica.

De igual modo, en la Costa Vasca, y también a través de una estrategia participativa, se deberán consolidar proyectos turísticos sostenibles, según las recomendaciones de diferentes organismos e institucionales internacionales, y sobre todo de vertebración social y económica donde participen el conjunto de instituciones públicas, los agentes sociales y los actores responsables de la gestión y acción cultural. Así se debe interiorizar el patrimonio desde la visión turística como un elemento tractor del territorio, y su puesta en valor debe ser considerada como un activo complementario en políticas de promoción económica.

En este sentido, y dada la consideración progresiva y madura que se está adoptando por parte de las diferentes administraciones públicas vascas respecto al hecho cultural y su importancia como valor económico entre otros, la Viceconsejería de Comercio y Turismo interiorizó en sus estrategias de política turística el contexto cultural y social de la Costa Vasca como hecho singular y diferenciador en la oferta turística y sobre todo su incorporación en todas aquellas intervenciones turísticas susceptibles de ser desarrolladas en este territorio.

Esta nueva incorporación de referentes patrimoniales y sus agentes promotores en la cadena de valor turística, genera una reflexión de calado que implica la necesidad de definir un nuevo Modelo Territorial Turístico en la Costa Vasca, amplio, participativo y abierto, para que integre el patrimonio cultural en la oferta turística. Un Modelo basado en la investigación continua y la preservación del patrimonio, en su interpretación amena y fiel a la realidad, y en la participación del conjunto de agentes en la definición de una estrategia de intervención consensuada. Este nuevo modelo se ha definido a través del *Plan Director de Turismo de la Costa Vasca*² que considera el patrimonio como un eje clave en la construcción de nuevos productos turísticos de alto valor añadido.

4. SITUACIÓN DE PARTIDA DEL PATRIMONIO MARÍTIMO EN LA CAPV

4.1. Un patrimonio diverso y rico

El mar es uno de los factores sustanciales que definen la personalidad histórica de la comunidad vasca. El desarrollo que en este espacio geográfico tuvo lugar, a lo largo de los siglos, en el ámbito del

² Documento desarrollado en 2010 por la Agencia Vasca de Turismo Basquetour en colaboración de Udalarrantz, a petición de la Viceconsejería de Comercio y Turismo del Gobierno Vasco.

comercio marítimo, la pesca y la construcción naval, alcanzó una marcada proyección. Choca, en cualquier caso, la notoria envergadura de la historia y la cultura marítima de Euskadi con la limitada atención prestada a la protección, la difusión y la investigación del patrimonio marítimo. En este capítulo se realiza una breve aproximación al patrimonio marítimo existente en la Costa Vasca y los proyectos e iniciativas que se están realizando desde el punto de vista turístico.

El patrimonio marítimo es el conjunto de manifestaciones materiales e inmateriales, producto de la relación humana con el mar. Muchas y diversas han sido las relaciones que se han sucedido en el litoral vasco y en sus rías, contribuyendo a su desarrollo económico y a su conexión con el exterior. El patrimonio marítimo vasco tiene numerosas manifestaciones que deben ser tenidas en consideración para su integración en propuestas turísticas. Dentro de una estructuración básica, podemos diferenciar:

- *El paisaje marítimo*, en gran medida un paisaje resultado de la acción del desarrollo de actividades humanas en un territorio concreto. Una realidad compleja porque integra componentes naturales y culturales. El mar y las actividades ligadas a él tienen una especial importancia en la configuración del territorio, de sus gentes y sus costumbres, y en definitiva de todo lo que termina por caracterizar un pueblo.
- *El patrimonio inmueble*, conformado por astilleros, faros, atalayas, lonjas y otras edificaciones. Gran parte de las edificaciones carecen de un valor edificatorio monumental, pero su disposición dentro del espacio, su vinculación funcional con la lámina de agua existente y los criterios formales para su diseño son propios del tipo de actividad o actividades que en ellas se realicen. En un puerto cuya actividad es la pesquera y/o comercial los espacios existentes en uso abarcan la venta y comercialización del producto pesquero –lonja de subastas de pescado-, la reparación de embarcaciones –astilleros-, espacios para la reparación y almacenaje de útiles de pesca –redes-, entre otros.
- *El patrimonio mueble*. Constituido principalmente por embarcaciones, exvotos marineros, vestimenta, útiles de pesca, herramientas e instrumentales de navegación, cartografía histórica consistentes en mapas, cartas náuticas, documentación manuscrita, lienzos y escudos heráldicos municipales, motivos decorativos de las embarcaciones, etc., son expresión de la cultura y de los modos de vida propios de las gentes ligadas al mar.
- *El patrimonio cultural inmaterial*, como hecho perdurable y referente de la continuidad, recoge todo el conocimiento y la experiencia de aquellos que lo poseen y pueden transmitirlo. Acoge los hechos cotidianos como la alimentación, el vestuario, las técnicas y los oficios, los valores y creencias colectivos, la religiosidad tradicional y las supersticiones, así como otros hechos expresivos o simbólicos: el habla, las expresiones relativas al mar, la fiesta, la danza, el juego, la música, etc. Incluso otros como las tradiciones orales e incluso aspectos populares como las conocidas regatas de traineras.
- *El patrimonio gastronómico*, donde las prácticas alimentarias poseen una dimensión que va más allá de las necesidades fisiológicas y nutricionales, y que en nuestro entorno quedaría integrado por alimentos, recetas, recintos gastronómicos. En definitiva, aquellas expresiones culturales o simbólicas ligadas a la comida.
- *El patrimonio industrial*, que comprende elementos, conjuntos de instalaciones y equipamientos esenciales construidos para dar respuesta a procesos industriales o técnicos. Comprende estructuras arquitectónicas, maquinaria de producción y elementos ingenieriles, infraestructuras viarias para transporte de la materia prima y productos, barrios obreros y el entorno modificado por la actividad extractiva o industrial ligada a los procesos de industrialización de finales del s. XIX hasta nuestros días. A ello, habría que añadir otros elementos de interés como son los molinos de marea construidos o aquellos de viento construidos en época de sequía.
- *El patrimonio arqueológico*, constituido por los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica hayan sido o no extraídos, tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el mar territorial o en la plataforma continental. Forman parte asimismo de este patrimonio los elementos geológicos y paleontológicos relacionados con la historia del hombre y sus orígenes y antecedentes.
- *El patrimonio defensivo / militar*, heredado en diferentes localidades de la Costa Vasca. Recintos amurallados que hoy en día son reconocibles en gran parte de las villas de la Costa Vasca. Casas apiñadas en callejuelas de mínima anchura trazadas siguiendo una planificación previa, restos

de estructuras de muralla, puertas principales de acceso, iglesias del tipo fortaleza, etc. Y especialmente, en aquellos núcleos que no han sufrido un fuerte proceso de industrialización y de transformación urbanística.

El panorama concerniente al patrimonio marítimo vasco ha cambiado desde hace unos años a esta parte debido a la presencia cada vez más numerosa de agentes que trabajan a favor de la recuperación y promoción del patrimonio cultural, entre otros museos, centros de interpretación, asociaciones, etc. Existe una mayor implicación e iniciativas por parte de las entidades locales en torno a la salvaguarda del patrimonio marítimo, lo que redundará en un mayor número de iniciativas públicas y privadas en torno a la recuperación, conservación y reconstrucción de elementos patrimoniales. Por lo tanto, se dispone de un amplio y variado patrimonio marítimo, sobre el que se debe actuar de una manera completa con una visión colaborativa entre proyectos, y tratando de construir un discurso histórico y un argumento de venta complementario entre el conjunto de intervenciones.

4.2. La situación del sector pesquero, referente vivo del patrimonio marítimo

En la actualidad, la situación del sector pesquero está sufriendo un importante proceso de regresión. Reducción de embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal y reducción de pescadores son dos de los síntomas socioeconómicos más evidentes que se contemplan en la actualidad. Los motivos que explican este proceso son múltiples y de diferente naturaleza. Los ecosistemas costeros están cada vez más empobrecidos en términos de biomasa y biodiversidad. Además, otra serie de factores sociales y económicos están acelerando este despoblamiento del sector pesquero artesanal. Un sector en el que la incertidumbre económica (oscilación de capturas e ingresos) es un rasgo cosustancial, que se intensifica en una situación de sobre-explotación de muchas pesquerías costeras.

Son muchas las razones que fundamentan la necesidad de desarrollar estrategias y programas de acción orientados a restaurar o mejorar la situación del sector pesquero artesanal. La complejidad del problema va, en cambio, más allá de los pescadores. Implica a diferentes ámbitos de la sociedad civil y a las administraciones públicas. Sin embargo, el sector pesquero, por ser un sector dependiente del ecosistema costero y del que obtiene su beneficio, debe tener un papel central en todo este proceso de restauración.

Los mundos de la pesca y de los puertos pesqueros son portadores de un patrimonio histórico, cultural, social, natural y paisajístico con altas oportunidades para el desarrollo de la oferta turística local vinculada a este patrimonio. De ahí que en relación a las posibilidades que alberga el turismo para este sector surja la posibilidad de desarrollar actividades complementarias a la pesca entendidas como herramientas de diversificación económica en zonas fuertemente dependientes de las actividades extractivas. La idea de la diversificación nace de la necesidad por parte del sector de buscar actividades que consoliden su "status" como pescadores, obligado por la propia situación de la pesca y su futuro.

Aunque en la actualidad existe una voluntad cierta parte del sector pesquero de desarrollar formas de turismo sostenible o ecoturismo aún no se han iniciado en la Costa Vasca proyectos de envergadura liderados por el sector, principalmente por las dudas existentes en cuanto a su rentabilidad y la limitación normativa en aspectos vinculados con el embarque de turistas. Por el contrario, en otras regiones europeas sí que se han desarrollado iniciativas con éxito dispar de turismo marítimo, como son los casos de Mar Galaica o de Federcoopescaturismo y Vivere il Mare en Galicia e Italia respectivamente.

Esta situación de incertidumbre y de búsqueda de una diversificación económica del sector pesquero, sumada al hecho patrimonial en sí son algunos de los vectores sobre los que construir una estrategia de acción en la Costa Vasca uniendo las políticas turísticas y las culturales.

5. PLAN DIRECTOR DE TURISMO DE LA COSTA VASCA, ESTRATEGIA DE REFERENCIA

5.1. Justificación de un Plan Director de Turismo para la Costa Vasca

La Costa Vasca es, junto con las capitales vascas, el mayor reclamo turístico de Euskadi. Se trata de un espacio turístico y una marca turística. En definitiva, un sumatorio de recursos naturales y culturales que conforman un territorio único y dinámico, de gran autenticidad y de amplia representación

de la identidad, historia e idiosincrasia del Pueblo Vasco. La importancia de este destino turístico y patrimonial requiere una estrategia que estructure y planifique una política turística consensuada y global que conjugue el conjunto de realidades sociales, económicas y de organizaciones diversas.

Un análisis inicial del ámbito litoral de la CAPV indica que existe, entre otros aspectos favorables, una presencia de numerosos recursos patrimoniales con iniciativas locales y comarcales que pretenden valorar y promocionar el patrimonio existente, una situación crítica del sector pesquero obliga a la búsqueda de una diversificación económica, donde la actividad turística le brinda oportunidades de desarrollo, y finalmente una necesidad de ordenación y planificación de las diferentes actuaciones que se estaban ejecutando a lo largo de la franja costera.

La Viceconsejería de Turismo del Gobierno Vasco, a través de su órgano operacional BASQUE-TOUR, viene desarrollando en el seno de su política de planificación y de ordenación de los recursos, productos turísticos y organizaciones, la puesta en marcha de diferentes herramientas de planificación turística tales como los Planes de Dinamización Turística. Éstos se plantean como instrumentos de ordenación y planificación de ámbito comarcal y excepcionalmente de enclaves de menor extensión territorial, cuando la dimensión del proyecto así lo recomienda. La implantación de los diferentes planes ha posibilitado el avance de los destinos turísticos vascos en las áreas fundamentales que conforman los objetivos principales de estos instrumentos de planificación (creación de productos turísticos, articulación y fortalecimiento de sector turístico público y privado, promoción y comercialización del destino y en la definición de fórmulas de gestión adecuadas al destino).

Por otro lado, y tras años de planificación y desarrollo del turismo vasco, nace ahora la necesidad de abordar una nueva fase que incluya la coordinación y planificación de las actividades de las diferentes instituciones y entidades que operan en la Costa Vasca, apostando por proyectos de temática coincidente pero enfoque complementario, para evitar la competencia entre los enclaves turísticos que forman el litoral vasco.

El Plan Director de Turismo del Producto Costa Vasca trata por lo tanto de dar cabida y coordinar las diferentes iniciativas promovidas por todas las entidades que actualmente ya están trabajando en el desarrollo del turismo en los municipios y/o comarcas de la Costa Vasca. La concreción de un Plan Director de Turismo Litoral de la Costa Vasca parte de la necesidad de disponer de una herramienta de conceptualización global del conjunto de la franja litoral, bajo criterios de preservación, sostenibilidad y calidad, y que considere todos los agentes turísticos que operan en este destino.

5.2. Orientación estratégica del Plan Director de Turismo de la Costa Vasca

Este Plan Director apuesta por el desarrollo y la potenciación de la franja litoral como destino turístico atractivo y de calidad, basándose en una estrategia argumentada alrededor del patrimonio natural y cultural de la Costa Vasca, sostenible y capaz de lograr el equilibrio entre la rentabilidad económica y la conservación. Como punto de partida, el Plan Director nace con el objetivo principal de diseñar y la estructurar la Costa Vasca: *"... un espacio turístico de elevado potencial, mediante estrategias basadas en la sostenibilidad, capaces de conciliar la rentabilidad económica con la conservación del patrimonio cultural y natural que atesora la Costa Vasca, permitiendo el impulso y creación de nuevos productos turísticos..."*. Otros objetivos secundarios son la confección de las bases estructurales para el desarrollo de la gestión participativa, el establecimiento de canales de difusión y promoción del turismo cultural presente en el contexto geográfico de la Costa Vasca y la promoción y facilitación del consumo de recursos y productos turístico-culturales estableciendo los mecanismos necesarios de intermediación y comercialización.

El Plan Director de Turismo de la Costa Vasca, consciente de la importancia que juega el patrimonio marítimo en la construcción de una oferta turística cultural, incorpora una serie de propuestas cuya competencia recae principalmente sobre los Departamentos de Cultura del Gobierno Vasco y de las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia.

5.3. Principales hitos de la planificación operativa del Plan Director de Turismo de la Costa Vasca

Dentro del plan de actuaciones, se establecen varios ejes de trabajo (gestión, conocimiento, promoción, destino turístico y producto), dentro de los cuales se incluyen propuestas encaminadas a analizar globalmente el patrimonio marítimo, estudiar su problemática y diseñar iniciativas turísticas ligadas a él.

Propuesta de Gestión en el marco turístico de la Costa Vasca

El sector turístico de la Costa Vasca presenta un gran potencial de crecimiento, por lo que es necesario contar con un plan operacional bien diseñado y soportado por estructuras de gestión, de comunicación y de comercialización. En este sentido, la primera reflexión es clara: se ha detectado la ausencia de una firme gestión unitaria en el entorno de Costa Vasca, elemento clave para resolver y plantear soluciones de conjunto.

Por otro lado, la complejidad del territorio, donde la planificación y la gestión turística están tan compartidas, requiere habilitar mecanismos y canales para la coordinación y cooperación de todos los proyectos locales y comarcales. Esta reflexión, cuyo objetivo final es la gestión integral, debe ampliarse a otros ámbitos sectoriales como es el caso del sector cultural, ya que la actividad turística, requiere de infraestructuras, equipamientos e instalaciones alojamientos, espacios urbanos y naturales, etc. Así, se deben tener en cuenta la gestión del territorio desde la globalidad, manteniendo un conocimiento activo sobre la actuación de otros departamentos de la gestión pública, y coordinando aquellas actuaciones que puedan redundar en beneficio de los destinos turísticos. Además, las limitaciones normativas o la ausencia de marcos de regulación condicionan posibles desarrollos y actividades turísticas, lo que también obliga a iniciar procesos de revisión normativa y de adecuación a las necesidades de los agentes turísticos.

La Gestión integral del proyecto turístico en la Costa Vasca pasa también por articular relaciones y consolidar escenarios de colaboración público-privada, útiles para mejorar la competitividad de los destinos y el rendimiento económico de la actividad turística. Ésta es también una máxima del Plan de Competitividad e Innovación del Turismo Vasco 2010-2013, la de una apuesta decidida por la colaboración tanto pública como público-privada, desde la convicción de que solo desde el apoyo mutuo y la corresponsabilidad se pueden alcanzar los retos que se persiguen. De esta manera, el Plan Director de Turismo de la Costa Vasca se engarza dentro de las siguientes líneas de actuación del Plan de Competitividad e Innovación, un plan de acción de mayor rango cuyas líneas principales de acción son:

- La Gobernanza, el liderazgo y la cooperación.
- El fortalecimiento empresarial y los nuevos modelos de negocio y cooperación.
- La dinamización turística basada en la articulación de agentes en el territorio.
- En este sentido, desde la Agencia Vasca de Turismo, y dentro del proceso de aplicación de las instrucciones recogidas en el Plan Director, se ha iniciado la conformación de un nuevo Modelo de Gestión Turística en la Costa Vasca, integrando en él, y bajo una estructuración jerárquica de mesas de trabajo, al conjunto de agentes públicos y privados de la Costa Vasca. Este Modelo considera a los agentes culturales con carácter estratégico, impulsando alrededor de ellos un proceso de cooperación intrínseco que permita el establecimiento de una Red de Agentes Culturales de la Costa Vasca (en proceso de construcción) cuyos objetivos sean:
- Consolidar y difundir una imagen unitaria dentro del destino turístico Costa Vasca.
- Crear una relación de trabajo que facilite la comunicación entre los diferentes equipamientos culturales.
- Potenciar con su actividad el destino turístico de la Costa Vasca aprovechando todas las sinergias de las plataformas ya existentes, y ofreciendo una oferta versátil y de calidad basada en el turismo cultural.
- Fomentar y valorizar el patrimonio costero vasco mediante el desarrollo de productos museísticos comunes, proyectos compartidos y acciones de comunicación y promoción turística.

Propuestas de sensibilización dirigida a las comunidades locales sobre la importancia del patrimonio y el turismo.

Una de las primeras carencias y dificultades que se deben superar en los procesos de planificación turística es la escasez de conocimiento sobre las diferentes áreas que afectan al sector. La actividad turística no deja de ser un fenómeno relativamente reciente en Euskadi y de ahí el escaso protagonismo que hasta la fecha ha tenido esta área y su gestión. Resulta complicado establecer decisiones útiles en materia turística si no se cuenta con un conocimiento que acredite la idoneidad de las mis-

mas, y lo que es más importante, con la aceptación y visto bueno de las comunidades locales. Para ello, se deben desarrollar acciones que permitan:

- Promover la aceptación del turismo por parte de la población local, avanzando en la consideración del turismo como actividad económica, y también en otros sectores en declive como el sector pesquero.
- Difundir los beneficios del turismo y avanzar en la aceptación de la actividad y del turista como un activador de iniciativas de recuperación, mantenimiento y revalorización del patrimonio cultural y de las economías del destino.
- Superar el miedo a un escenario de turismo de masas que en Euskadi no va a suceder.
- La sensibilización en general es una tarea pendiente y necesaria en la mayor parte de los municipios de la Costa Vasca, en donde una parte importante “sufre” los efectos de la actividad turística de un modelo sujeto a una importante estacionalidad, muy acentuada en los pequeños municipios costeros. Se trata de evitar una disociación entre el turismo y el espacio en el que se desarrolla, y lograr una aceptación de la actividad turística y del turista por parte de la población local y un mayor compromiso de orientación hacia el turismo en ciertas iniciativas por parte de los agentes públicos. La participación y liderazgo de iniciativas de un sector privado que en ocasiones no identifican su empresa de restauración, comercio etc. como actividad turística es otro de los retos.

Por todo ello, la sensibilización ha de ser un programa con actuaciones dirigidas al sector público, al privado y de gran importancia a la población residente. La capacidad de respuesta e intervención de la población y de los sectores económicos implicados es uno de los activos más importantes para la consolidación de destinos equilibrados y cohesionados. Las actuaciones y mejoras del espacio que soporta la actividad turística han de tener muy presente la calidad de vida de la población local.

En el caso de los municipios pesqueros, a pesar del rechazo manifiesto que existe por una parte del sector, el turismo está permitiendo diversificar la economía mediante el desarrollo de servicios complementarios que crean empleo, reduciendo el impacto de la crisis derivada del sector pesquero.

En este sentido, la sensibilización específica que se realice en el ámbito pesquero irá encaminada a la implicación del colectivo de pescadores en proyectos que trascienden más allá de su propia actividad, incorporando en el proceso de toma de decisiones y diseño de las actividades turísticas, tal y como reclaman desde diferentes entidades vinculadas a la pesca. Todo ello contribuye a una dignificación y reconocimiento de la profesión por parte de los responsables públicos y privados, de la población local y de los visitantes.

Propuestas de intervención en el patrimonio marítimo

Atendiendo a las tendencias actuales de la demanda turística donde existe una:

- Creciente concienciación y demanda de temáticas medioambientales.
- Creciente importancia del segmento de mayores de 55 años.
- Mayor exigencia en términos de calidad y de sofisticación del servicio.
- Oferta adaptada y adaptable a diferentes tipos de mercados, turismo no masivo.
- Búsqueda de unas vacaciones menos contemplativas y pasivas, siendo más participativas y activas, ligadas a los hobbies.
- Demanda de múltiples contenidos y lugares en poco tiempo.

Y valorando la oferta actual, con sus limitaciones y coyunturas, y el gran potencial que dispone el conjunto de la Costa Vasca para situarse como un espacio turístico muy diverso y de calidad, es necesario plantear una planificación turística encaminada a reforzar la oferta actual y a proponer nuevos servicios y productos. El desarrollo de productos turísticos adecuados a las especificidades y singularidades de la Costa Vasca dota de más valor a la oferta existente y permite diseñar nuevas propuestas en consonancia con las exigencias del mercado y expectativas del turista.

Los dos mayores condicionantes que limitan el crecimiento turístico en la Costa Vasca son su propia realidad territorial, con elevada presión antrópica dentro de un espacio geográfico reducido, y el fenómeno de la estacionalización, que masifica la actividad turística en temporada alta.

El marco de trabajo que propone el Plan Director de Turismo de la Costa Vasca debe superar estas debilidades al diseñar actividades de ocio y de recreación que permitan la desestacionalización y que favorezcan un consumo turístico no masivo –sobre todo en época estival–. Se apuesta por contenidos turísticos basados en la cultura y la gastronomía del mar, y en actividades sostenibles en las playas y en el mar, dentro de un entorno de elevado interés medioambiental y saludable. Ello permitirá:

- Contribuir a la diferenciación y a dotar de valor añadido a los destinos de la Costa Vasca.
- Posibilitar una prolongación de la temporada.
- Desarrollar nuevos destinos turísticos, o al menos de cierto negocio turístico en localizaciones donde no lo había, contribuyendo a la dinamización socio-económica de zonas distintas a destinos turísticos consolidados o maduros.
- Ofrecer experiencias turísticas que diferencien y potencien la personalidad y el posicionamiento de la Costa Vasca como destino turístico.
- Desarrollar una ocupación más regular y menos estacional, contribuyendo a la sostenibilidad del entorno.
- Es necesario pautar el conjunto de la oferta de un espacio turístico de manera ordenada e integrada, orientada a la naturaleza, a la cultura marítima y sus tradiciones, con una oferta basada en lugares vivos, con historia y tradición y con un gran patrimonio. Será por lo tanto clave desestacionalizar la actividad turística mediante la construcción de productos turísticos en la Costa Vasca basados en segmentos estratégicos y de interés. ¿Cómo?:
- Identificando y poniendo en valor de recursos, existentes o nuevos, vinculados al mar con potencial uso turístico y fomentando el desarrollo de la actividad socioeconómica local alrededor de los mismos.
- Potenciando el patrimonio marítimo como núcleo para la creación de una oferta turística singular y apoyada en elementos de identidad propios y diferenciales.
- Favoreciendo la creación una nueva oferta turística basada en la identidad y aspectos diferenciadores de la Costa Vasca con respecto a otros destinos de competencia, con un posicionamiento basado principalmente en el patrimonio cultural-marítimo, el natural y la gastronomía.

Por lo tanto, resulta estratégico el desarrollo de un programa global de intervención en el patrimonio marítimo que permita el desarrollo de productos turísticos desestacionalizados e interconectados entre sí, de calidad y con capacidad de atracción a la demanda. En definitiva, la constitución de una oferta de turismo cultural, que pretende ser el elemento diferenciador respecto a otros destinos competidores, basada en la importancia y la trayectoria histórica del pueblo vasco en su ligazón al mar, a la pesca y al comercio marítimo.

El turismo cultural tiene que ser un elemento, no sólo de conocimiento hacia el turista, sino a la vez una herramienta de recuperación, protección y socialización de un extenso y complejo patrimonio; de una manera de entender la vida. Se trata de añadir valor al patrimonio (bienes muebles e inmuebles, tradiciones, eventos y oficios) para su incorporación en el proceso de consumo turístico. Un programa que debe recuperar elementos significativos del patrimonio marítimo (tanto el costero como el flotante), rehabilitándolos y reinterpretándolos como recurso sin perder sus características identitarias. Se tratará de un conjunto de actuaciones integradas en la realidad y singularidad de cada localidad del litoral, dentro de una visión de conjunto, donde el patrimonio cultural sea el nuevo eje sobre el cual argumentar la nueva oferta turística de la Costa Vasca, y por ende un posicionamiento de marca.

Existen numerosos elementos patrimoniales sobre los que asentar estas bases. Cabe destacar la importancia de los espacios portuarios como elementos de unión al mar que atesoran la historia, y que son el reflejo de una actividad económica que a día de hoy subsiste y constituyen uno de los espacios de mayor gancho para la estrategia de promoción turística y donde se desarrollan una gran parte de la actividad turística de un destino de costa.

De igual manera, la utilización del patrimonio cultural con fines turísticos permitirá (junto con otras medidas de diversificación económica destinadas al sector pesquero) la reactivación económica de ciertos núcleos de la Costa Vasca. Ello requerirá por tanto la participación activa del propio sector pesquero como garantía de autenticidad en las propuestas de turismo pesquero que se desarrollen. De esta forma se considera vital vertebrar conjuntamente alrededor del patrimonio marítimo y de los profesionales del mar una oferta turística equilibrada, de calidad y sostenible.

Inicialmente, el programa de actuaciones deberá establecer los pasos para la integración del patrimonio cultural en la oferta turística propiciando su recuperación, su protección y su socialización mediante diversas actuaciones. Deberá fijar que elementos son susceptibles de integrar esa oferta y que actuaciones son necesarias.

Posteriormente será necesario realizar una divulgación y concienciación de la sociedad sobre el patrimonio marítimo (sensibilización), y un apoyo a aquellas instituciones que estén desarrollando una actividad rigurosa en este ámbito. Para un mayor conocimiento y aprovechamiento de los recursos disponibles, evitando que se produzca una duplicidad en las iniciativas, se tratará de coordinar actuaciones entre los diferentes agentes y entidades, públicas y privadas, que trabajan alrededor del patrimonio marítimo y de los espacios portuarios.

También se recomienda llevar a cabo acciones para la recuperación y rehabilitación del patrimonio costero y flotante de manera sostenible para su uso turístico. En muchos casos, éstas se pueden orientar a la habilitación de nuevos usos en inmuebles existentes, como mecanismo para la viabilidad de las rehabilitaciones, al tiempo que soluciona la escasez de espacio en los entornos urbanos para nuevos desarrollos. Cobra importancia el tratamiento que es necesario aplicar al patrimonio flotante, como es el caso de embarcaciones tradicionales e históricas (permisos de navegación, políticas y criterios de restauración, retos ante su conservación, etc.).

Los eventos culturales y el folclore podrían integrarse en el sistema turístico, tratándose desde el máximo respeto y preservando su autenticidad. En este sentido, se propone la recuperación y adecuación de eventos y tradiciones para su inserción en una dimensión turística; la celebración de encuentros de embarcaciones tradicionales o de aniversarios de localidades o de personajes ilustres, rutas históricas comerciales, etc.

Es necesario ejecutar iniciativas para la puesta en valor del patrimonio a través del desarrollo de acciones más concretas, tales como el diseño de circuitos o rutas a nivel local por tierra orientados a su patrimonio o a personajes ilustres, tradiciones y leyendas, canciones del mar, expresiones, poesía y cuentos de la localidad; el establecimiento de un recorrido basado puntos panorámicos desde hitos defensivos, ermitas y atalayas; o el desarrollo de una red de centros de interpretación en puertos o puntos panorámicos. Como iniciativa piloto a impulsar y destacar se encuentra la conversión de un destino en un Centro del Patrimonio Marítimo (Lekeitio), ya que engloba numerosas intervenciones que han revalorizado los recursos del patrimonio marítimo siendo todos ellos accesibles al turista.

El proceso de implantación del Plan de Turismo de la Costa Vasca se ha iniciado a través la conformación de estructuras de gestión del ámbito turístico, mediante un modelo de trabajo basado en mesas Subsectoriales.

En la totalidad de actuaciones mencionadas con anterioridad debe destacarse el protagonismo de los diferentes museos ubicados en el ámbito de Costa. Museos como el Untzi Museoa, El Museo del Pescador o el Museo Marítimo de Bilbao entre otros, que trabajan desde hace años en el proceso de investigación, protección y divulgación social del patrimonio marítimo, y que pueden participar como agentes activos en la construcción de una oferta turística ligada a la Cultura del Mar. Para ello se propone realizar acciones para la coordinación de proyectos y programación de actividades.

Otras acciones ya ejecutadas, y también de interés son aquellas vinculadas a la recuperación y la puesta en valor del patrimonio civil desarrollando un plan de embellecimiento en diferentes localidades de la Costa, así como el desarrollo de un borrador de una ordenanza reguladora para la mejora del ornato de aplicación por parte de los diferentes ayuntamientos.

De cara a ir conformando una oferta de calidad de turismo pesquero, se debe desarrollar una batería de acciones para la divulgación y valorización de la cultura marinera y valorización de la cultura marinera, relacionadas con el desarrollo sostenible de zonas pesqueras costeras, definidas en el Programa de Desarrollo de las Zonas Pesqueras del Litoral Vasco³, y cuya implantación esta ligada a la conformación de un futuro Grupo de Acción Costero en Euskadi.

Estas acciones disponen de un amplio abanico de recursos sobre los cuales tematizar, orientar o construir: los profesionales del sector, el conocimiento del oficio, las experiencias y anécdotas vividas,

³ El Plan de Desarrollo de las zonas pesqueras del litoral Vasco se inscribe en el marco que determina el Plan Estratégico de Pesca y Acuicultura 2009-2013 del Departamento de Medio Ambiente, Planificación territorial, Agricultura y Pesca, DMPTAP, del Gobierno Vasco.

los útiles y las herramientas de trabajo, las técnicas de navegación, etc. Estas iniciativas pueden materializarse en diferentes formatos según la persona que guíe al grupo, el tipo de público y el tiempo de duración.

- Observación en el propio barco de la actividad pesquera. Estas salidas al mar deberán tener en cuenta las restricciones derivadas de la ley de pesca marítima, y una adecuación necesaria de las embarcaciones para el enrolamiento a bordo de pasajeros no profesionales. Esta actividad puede ser complementada por la observación / divulgación del medio marino.
- Participación del sector pesquero en la oferta de ictioturismo, en concreto la pesca marítima de recreo según la normativa vigente, atendiendo a las tallas, medidas, tipos de pesca, artes, etc.
- Lonja y participación en subasta de pescado. El guía sería el propio pescador y mostraría la lonja, pudiendo el turista estar presente mientras se lleva a cabo la subasta de pescado. Para ello, será necesaria una buena compatibilización para no interferir en el trabajo de la lonja. En sus contenidos se hará hincapié en la pesca sostenible. Se podría complementar con una degustación de pescado. La dificultad de esta iniciativa se basa en la inexistencia de un horario regulado de la actividad.
- Puerto y sus infraestructuras. El pescador realizará un recorrido para mostrar al grupo las infraestructuras del puerto - fábrica de hielo, lonjas, varaderos, señales marítimas, muelles, almacenes diversos, actividades de transformación de productos del mar- explicándoles las actividades que tienen cabida en el espacio portuario (sus horarios, las distintas pescas, anécdotas, etc.).
- Oficios del mar, atención al turista realizada por rederas o neskatilas que transmitirán al turista contenidos sobre las características de su oficio y mostrarán su saber hacer.
- Visitas a astilleros tradicionales, donde el carpintero de ribera, a modo de guía, dará a conocer los materiales, las herramientas, procesos y técnicas en la construcción de barcos de pesca.

Como ejemplos y modelos de interés, cabe señalar las diferentes iniciativas de turismo pesquero / marinerero que se han desarrollado en Europa y principalmente en Galicia, tal y como se ha señalado con anterioridad.

Por otro lado, y dentro de las iniciativas relacionadas con el patrimonio anteriormente descritas, se pueden reorientar ciertos espacios ubicados en los espacios portuarios, dotándoles de usos y servicios turísticos como establecimientos de alojamiento y restauración. Se abre por lo tanto una nueva oportunidad para estos espacios que, gestionados por las cofradías, puedan disponer de un lugar para la degustación de pescado, la ubicación de una taberna marinera, etc.

El conjunto de iniciativas vinculadas a la rehabilitación del patrimonio marítimo serán coordinadas para su uso en el programa de turismo pesquero propuesto, si bien podrán desarrollar otras iniciativas turísticas que construyan productos fuera del ámbito pesquero.

Tabla de iniciativas y proyectos destacables orientados al turismo cultural en la Costa Vasca

En los últimos años son varios los proyectos culturales con orientación turística que se han incorporado a la oferta turística de la Costa Vasca. Principalmente destacan de manera concreta los siguientes proyectos que han visto la luz:

- Hondarribia
 - Centro de interpretación de la ciudad de Hondarribia. Arma Plaza
 - Instalación del barco pesquero “Mariñel” en el carro varadero
- Getxo
 - Puente Vizcaya, museo a cielo abierto (entorno Ría).
- Lekeitio
 - Centro de Patrimonio Marítimo.
 - Centro de Interpretación de las tecnologías de la Navegación Faro Santa Catalina.
 - Centro de Interpretación del Lagar de Sosoaga en la Ermita de Santa Elena, Playa Ondarza-bal,



- Mendexa
 - Proyecto de recuperación del entorno del molino de mareas de Marierrota.
- Pasaia:
 - Nuevo centro de carpintería de ribera tradicional en el astillero Ondartxo, con exposición de una colección de embarcaciones recuperadas en su mayor parte por el Untzi Museoa-Museo Naval de Donostia.
 - Itsas Gela. Aula de Mar sobre la pesca tradicional en la bonitera “Mater”.
- Santurtzi:
 - Museo del mar en el atunero "Agurtza" y recuperación de la Cofradía de Pescadores.
- Zarautz:
 - Recuperación del Cargadero de Mollarri.

Aun así, sigue habiendo proyectos interesantes que están en fase de ejecución o de proyecto, y que dada la coyuntura económica actual sufrirán demoras o cancelaciones.

Tabla de algunas iniciativas y proyectos orientados al turismo cultural en la Costa Vasca

MUNICIPIO	DESCRIPCION	PROMOTOR
Bakio	Centro de interpretación Txakoli. Txakoli Gunea	Ayto. de Bakio- Diputación Foral de Bizkaia - Ministerio de Cultura
Bermeo	Proyecto de Centro de Interpretación del sector conservero de Bizkaia en Ormazá.	Ayto. de Bermeo
Bermeo	Centro de interpretación carpintería de Ribera Hermanos Mendieta.	Promotor privado
Getaria	Centro de Interpretación de J.S. El Cano en el Palacio Zarautz.	Fundación Balenciaga
Getaria	Candidatura Elcano Magallanes 2019-2022	Itsasplanet
Getxo	Plan de tematización del Puerto Viejo.	Ayto. de Getxo
Irún	Proyectos de Termas Museo Oiasso	Ayto. de Irún
Irún	Red Eurovelo. Centro de Interpretación en Irún	Ayto. de Irún
Irún	Futuro Centro de Patrimonio Cultural del Mueble de Gipuzkoa	Diputación Foral de Gipuzkoa y Ayto. de Irún
Irún	Recuperación de los Hornos de Hirugurutzeta	Ayto. de Irún
Mutriku	Memoria histórica ligada a la Guerra Civil en Saturrarán	Asociación
Pasaia	Construcción de réplica de una nao del s.XVI	Oarsoaldea - Albaola
Zarautz	Edificio Policultural de Santa Klara	Ayto. de Zarautz.
Zierbena	Centro de interpretación	Ayto. de Zierbena
Armintza	Recuperación de las Casas de Pescadores	Ayto. de Lemoiz
Mutriku	Proyecto de museo de los navegantes vascos.	Ayto. de Mutriku
Hondarribia	Proyecto de reconstrucción de Benta Zaharra (Centro de interpretación de la Pesca)	Ayto. de Hondarribia-Sustrai Taldea
Donostia	Rehabilitación de la lonja de pescadores desde la perspectiva de la promoción turística	Cofradía de Pescadores de Donostia

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS

- GARCÍA HERNÁNDEZ, M.: *Turismo y Conjuntos Monumentales: Capacidad de Acogida Turística y Gestión de Flujos de Visitantes*, Fundación Cañada Blanch, Valencia, 2003.
- TROITIÑO, M. A.; CALLE, M. de la; GARCÍA, M.: "Turismo y ciudad histórica: metodología de análisis a escala local", en Lacosta. J. A. (Coord): *Turismo y cambio territorial*, Pressas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza, 2006, pp. 665-694.
- TROITIÑO VINUESA, M. A.: "Potencialidades y límites en el uso turístico del patrimonio cultural", *Diálogo sobre Turismo, Diversidad Cultural y Desarrollo Sostenible. Forum Barcelona 2004*, Instituto Turismo Responsable, Madrid, pp. 83-88.
- TROITIÑO VINUESA, M. A.: "Estrategias sostenibles en destinos patrimoniales: de la promoción a la gestión integrada e innovadora", *Estudios Turísticos*, nº 172-173, 2007, pp. 225-2320.
- DANIEL, A.: "Perspectivas del Turismo Cultural. La gestión del turismo y sus problemáticas desde visiones sociales", en *I Congreso virtual internacional de cultura y turismo*, Ciudad Virtual de Antropología y Arqueología, 2002.
- DANIEL, A.: "El turismo cultural o la mercantilización de la Cultura", en *I Congreso virtual internacional de cultura y turismo*, Ciudad Virtual de Antropología y Arqueología, 2002.
- JUAN, J.: "Patrimonio, turismo y desarrollo local: situación y perspectivas", *Curso "Modelos de Gestión Cultural"*, Plan de formación de la Federación Española de Municipios y Provincias, Pamplona, 2001.
- ANTÓN CLAVÉ, S.: "Turismo y gestión municipal del patrimonio cultural y monumental", *III Congreso de la AECIT*, Gijón, 1996.
- COMISIÓN EUROPEA: "Por un turismo urbano de calidad. Gestión integrada de la calidad de los destinos turísticos urbanos", Bruselas, 2000.
- Nota.** Para la redacción de este artículo, además de las referencias bibliográficas señaladas, se ha tomado como base documental el documento denominado "Plan Director de Turismo de la Costa Vasca", editado por Basquetour, Agencia Vasca de Turismo (sociedad pública dependiente de la Consejería de Industria, Innovación, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco) y redactado por los firmantes del presente artículo.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

LÓPEZ, Olga: "La reforma integral del Museu Marítim de Barcelona: una renovació de la història marítima a través de la museografia", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 631-643.



La reforma integral del Museu Marítim de Barcelona: una renovación de la historia marítima a través de la museografía

Olga López Miguel

Museu Marítim de Barcelona

Recep.: 05.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 631-643]

Acep.: 17.12.12

Resumen

Desde 2008, el Museu Marítim de Barcelona ha puesto en marcha un proyecto de reforma integral no sólo de su presentación museográfica sino también de su modelo museológico. Pieza clave de este proceso ha sido la revisión del discurso y las formas de transmisión de éste que debían adoptar la nueva museografía. Este proceso de análisis ha impulsado tanto los proyectos de investigación, especialmente, el dedicado a las Reales Atarazanas de Barcelona, como la reformulación del lenguaje museográfico que ha de sustentar una nueva manera de explicar la historia marítima de Barcelona y Catalunya, de forma más próxima a la ciudadanía, resaltando sus valores y haciendo hincapié en la importancia de lo "marítimo" en la vida cotidiana de las comunidades asentadas junto al mar.

Palabras clave: Museografía, Reales Atarazanas de Barcelona, remodelación, historia marítima.

Laburpena

2008tik aurrera, Bartzelonako Museu Marítim museoak osoko eraldaketa proiektu bat jarri du abian, aurkezpen museografikoaren gainekoa ez ezik, eredu museologikoaren gainekoa ere bai. Prozesuan, diskurtsoaren berrikuspena izan da gakoetako bat, museografia berriak diskurtso hori zabaltzeko erabili behar dituen formekin batera. Azterketa prozesu horrek ikerketa proiektuak sustatu ditu, bereziki Bartzelonako Errege Ontziolen ingurukoa; horrekin batera, birformulatu egin da Bartzelonako eta Kataluniako itsas historia azaltzeko modu berri baten hizkuntza museografikoa, hartara herritarrentzat ulerterrazagoa izateko, balioak indartuz eta indarra jarritz itsasoak izan ohi duen garrantzian itsas ondoko komunitateetako egunerokoan.

Gako-hitzak: Museografia, Bartzelonako Errege Ontziolak, birmoldatzea, itsas historia.

Abstract

Since 2008, the Museu Marítim de Barcelona (Barcelona Maritime Museum) has been working on the comprehensive revamping not only of its museographic presentation but also of its museology model. A cornerstone of this process has been reviewing the discourse and its dissemination forms to be adopted by the new museography. This analysis process has underpinned both the research projects, particularly the one dedicated to the Barcelona Royal Shipyards, and the reformulating of the museographic language to be used to explain the maritime history of Barcelona and Catalonia at a grassroots levels, by highlighting its values and emphasising the importance of the "maritime" concept in the day-to-day life of the communities next to the sea.

Key words: Museography, Barcelona Royal Shipyards, refurbishing, maritime history.

1. LOS ANTECEDENTES

La historia marítima de Catalunya ha generado a lo largo de los siglos una cultura rica en manifestaciones socioeconómicas, intelectuales y culturales, y un patrimonio material que, a principios del siglo XX, todavía no gozaba de una visibilidad vehiculada a través de una institución museística que estuviera a la altura del bagaje que este pasado había generado.

Este déficit fue el motor que puso en marcha un proyecto que aglutinó los esfuerzos de colectivos vinculados a la vida cultural y asociativa de la sociedad catalana, reivindicando con insistencia la necesidad de un museo marítimo que constituyera el núcleo a partir del que se habría de hacer visible la importancia que la mar había tenido en la configuración de la identidad colectiva de Catalunya.

A este movimiento se sumaron muy pronto las instituciones educativas catalanas y muy especialmente, el *Institut Nàutic de la Mediterrània*, que había heredado la tradición de la Escuela de Náutica de Barcelona, fundada en 1769 por la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona. El *Institut* puso en marcha la recolección de fondos y colecciones que dieran testimonio material de la importancia que las actividades marítimas habían tenido en la sociedad y la cultura catalanas, y que constituyeran el núcleo primigenio de un museo marítimo. Corría el 1929, y la sociedad civil catalana ya se había movilizado reclamando a las instituciones públicas un apoyo decidido a esta iniciativa y una apuesta firme por la creación del *Museu Marítim de Catalunya*¹.

De forma paralela, la ciudad de Barcelona recibía en 1935 la propiedad y gestión de las Reales Atarazanas de Barcelona, hasta el momento en manos del ejército. Este conjunto monumental se ubica en un lugar clave del frente marítimo de la ciudad, y constituye una de las pruebas materiales más incuestionables de la importancia que el mar y la navegación han tenido en la historia política y militar de la Corona de Aragón y, más tarde, de la Monarquía Hispánica, tanto por sus características arquitectónicas como por su dilatada historia a lo largo de más de siete siglos.

Así pues, una afortunada coincidencia de la voluntad institucional y de la demanda social y la coyuntura favorable de disponer de un conjunto monumental que no podía sino estar predestinado a acoger un equipamiento museístico como el que se estaba gestando, propiciaron que en octubre de 1936 se constituyera el *Museu Marítim de Catalunya*.

Durante la Guerra Civil, el museo, aún cerrado al público, desarrolló una ingente tarea en la protección del patrimonio cultural marítimo en peligro por los avatares de la contienda, reuniendo en sus precarias instalaciones los bienes dispersos por el territorio para sustraerlos al riesgo de ser destruidos en los enfrentamientos y las acciones bélicas.

Acabada la guerra y habilitada una pequeña parte del edificio que también había padecido los bombardeos a que las fuerzas fascistas habían sometido implacablemente al puerto de Barcelona, el museo abrió sus puertas al público el 18 de enero de 1941.

A partir de ese momento, se inicia una etapa en la que la vida de la institución estará presidida por la voluntad de preservar e incrementar las colecciones, recurriendo especialmente a los contactos con la sociedad civil –ya fuesen las empresas marítimas más destacadas del sector, o las sagas familiares dedicadas desde siglos atrás a las actividades marítimas–, y a mejorar las instalaciones y convertir el museo en un punto de referencia cultural tanto a nivel nacional como internacional, una tarea ésta extremadamente difícil dadas las circunstancias en las que se desarrollaba la vida cultural bajo la dictadura franquista.

El final de ésta y el advenimiento de la democracia ponen en marcha la transformación del museo. Esta transformación responde tanto a la voluntad de las instituciones políticas que tutelan el museo como a la demanda de una sociedad cada vez más exigente con las instituciones culturales a las que demanda un cambio en profundidad, tanto en lo que se refiere al papel que deben jugar en el desarrollo individual y colectivo de las personas, como en los servicios que deben prestar a la colectividad.

Para responder a todo ello, la Diputación de Barcelona, en esos momentos institución responsable de la gestión del museo, pone en marcha dos procesos paralelos que resultaran fundamentales para la renovación integral del *Museu Marítim de Barcelona*.

1. GARCÍA DOMINGO, E.: «El Museu Naval de l'Institut Nàutic de la Mediterrània», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 6, Museu Marítim de Barcelona, 1996, pp. 4-11.

Por un lado, se encarga a los arquitectos Robert y Esteve Terradas, la redacción del Proyecto de Actuación y Ordenación de las Reales Atarazanas de Barcelona (1986), cuya finalidad es la preservación de la integridad de conjunto monumental y su adecuación para garantizar su funcionalidad como sede del museo. A partir de ese momento se suceden las diversas fases del proyecto de restauración del edificio, que ocupa una superficie total de 18.000 m² aproximadamente. Entre 1987 y 1989, se realizan los trabajos de restauración de la sala Marqués de Comillas (1800 m²), dotando de esta manera al equipamiento de un espacio destinado a acoger eventos culturales y sociales. Al año siguiente, se inician los trabajos del nuevo acceso al museo a través del Jardín del Rey y del edificio de Pere IV, a la vez que se construye una nueva sala de actos y se mejoran las instalaciones de los servicios técnicos y administrativos del museo. Durante el periodo 2002-2003, las obras tienen como finalidad dotar al conjunto monumental de una mayor visibilidad; para ello que recupera la fachada principal del edificio mediante la instalación de una gran cristalera que permite la visión desde el exterior de las ocho noves que componen su cuerpo central; se habilita una gran sala de exposiciones temporales (la sala de *les Naus de la Generalitat*) y se finalizan las obras de adecuación del edificio Pere IV que permiten al museo disponer de un nuevo vestíbulo de acceso y nuevas instalaciones para el Centro de Documentación Marítima.

Por otro lado, se impulsa en 1993 la constitución del *Consorti de les Drassanes Reials de Barcelona*. Este modelo de gestión, absolutamente innovador en su momento, es un ente con personalidad jurídica propia en el que participan las administraciones que, de distinta forma, han intervenido o intervienen en la vida del museo: la Diputación de Barcelona, que desde su apertura al público en 1941 ha sido la administración titular del equipamiento patrimonial; el Ayuntamiento de Barcelona, propietario del edificio que había recibido en 1935 de manos del ejército, y la Autoridad Portuaria de Barcelona, que representa la vinculación del museo con el sector productivo al que debe gran parte de sus colecciones y fondos. Esta fórmula ha permitido a lo largo de los últimos veinte años una gestión más ágil, más eficiente y más próxima a la ciudadanía, siempre en el marco del sector público.

Si el Consorcio deviene un instrumento fundamental para gestionar esta transformación, por sus características formales y sobre todo, funcionales, el Proyecto de Actuación sienta los fundamentos de una transformación que va más allá de la intervención arquitectónica y se extenderá al modelo museológico y museográfico. Mientras se suceden las obras que afectan la casi totalidad del edificio, se elaboran diversas propuestas museográficas de carácter global, que se alternan con intervenciones parciales en la exposición permanente del museo.

Estos proyectos de reforma y puesta al día de los contenidos expositivos que el museo ofrecía a los visitantes pretendían una innovación en la manera de mostrar las colecciones y en la forma de relacionarse con el público, huían de discursos alejados de sus intereses e intentaban encontrar formas de interacción eficaces. Todas ellas, no obstante, presentaban un hilo argumental donde la interpretación de los temas tratados y de los objetos exhibidos continuaba anclada en una visión tradicional de la historia marítima.

Entre las propuestas globales cabe mencionar el plan museográfico redactado en 1986 por los entonces responsables del museo Àngels Casanovas y Joan Alemany, que sería revisado y ampliado inmediatamente después de la constitución del *Consorti de les Drassanes de Barcelona*, con las aportaciones de los doctores Antoni Riera i Melis y Santiago Riera i Tuèbols.

A éstos seguirían el proyecto elaborado en 1999 por *Patrimoni & Museologia Projects. Taller de projectes* de la UB, dirigido por el dr. Joan Santacana y el proyecto realizado por la empresa Ingeniería Cultural en 2002. Estas propuestas se alternaron con remodelaciones museográficas parciales que, a diferencia de las anteriores, sí se llegaron a implantar. Cabe destacar «La Gran Aventura del Mar», implantada en 1995 gracias a la colaboración con la empresa ALDEASA, y dos propuestas semipermanentes del arquitecto y museógrafo Dani Freixas, dedicadas a la navegación a vela y a la anatomía de los buques, implantadas en 1996 y 2007, respectivamente.

2. EL PROYECTO DE RENOVACIÓN COMO MOTOR DEL CONOCIMIENTO

La transformación que está viviendo el museo desde 2008 se inspira en una profunda reflexión sobre su proyecto museológico: el cuestionamiento del rol de la institución en los contextos social y cultural actuales ha impulsado la búsqueda de un nuevo modelo en el que continente y contenido deben ser sometidos a una cuidadosa revisión.

Por lo que se refiere al primero, el continente, cabe destacar que la restauración del conjunto monumental de las Reales Atarazanas de Barcelona va más allá de una operación «estética» o incluso, de salvaguarda y conservación del edificio. Paralelamente a los trabajos de restauración se ha desarrollado un amplio abanico de investigaciones y estudios cuya utilidad ha sido múltiple. Por un lado, han resultado piezas clave en el establecimiento de criterios de intervención arquitectónica; por otro, han ampliado y profundizado el conocimiento sobre la historia del edificio desde diferentes puntos de vista (su evolución constructiva, su funcionamiento) y para épocas diferentes.

Y, sobre todo, han permitido una reinterpretación de la institución *Drassana Reial* tanto en el entorno urbano inmediato –la configuración y la dinámica urbana del frente marítimo de la ciudad–, como en el conjunto de los territorios a los que aquella servía, –de la Corona de Aragón a la Monarquía Hispánica–; una reinterpretación que exige el cuestionamiento de algunos clisés de la historiografía tradicional y abre nuevas líneas de investigación histórica todavía por explorar.

La revisión de la bibliografía publicada sobre las Reales Atarazanas de Barcelona durante el siglo XX permite el descubrimiento de una «historia oficial» del edificio y de la institución que, aunque incorporando matices y revisiones, mantiene la misma línea de interpretación. Desde que Francesc Carreras Candi publicó en 1928 su *Les Dreçanes barcelonines. Sos inventaris y restauració*, las Atarazanas han sido vistas como una de las joyas de la arquitectura gótica civil catalana y una muestra del esplendor de la Corona de Aragón durante la edad Media, respondiendo a la necesidad de la monarquía de contar con una base logística de soporte a la expansión y la consolidación de su poder en el Mediterráneo.

La historia de las Reales Atarazanas de Barcelona, tal y como se había escrito hasta ahora, empieza en 1243, cuando Jaume I menciona su localización a poniente de una área de la ciudad que se pretende reservar para usos comerciales e industriales, entre ellos la construcción naval, y que se identifica con el emplazamiento actual del edificio, al final de la Rambla de Barcelona. Esta referencia documental ha sido reinterpretada por el historiador Albert Cubeles², quien sostiene que hace alusión a la *Drassana vella* o *Drassana de la ciutat* y no a la *Drassana Reial*, impulsada *ex novo* por la Corona a partir de finales del siglo XIII. Constituye éste un buen ejemplo de la revisión a la que se ha sometido esta historia tradicional, a través de diversos estudios que han acompañado al proyecto de restauración del edificio.

Todos los autores coinciden en atribuir a Pere II el Gran la decisión de construir unas atarazanas en el actual emplazamiento, para impulsar la potencia naval de la Corona y construir unas bases sólidas para sus proyectos de preeminencia en la Europa mediterránea. En esta decisión pesaría también el hecho de que la *Drassana vella* de Barcelona resultaba insuficiente para sus aspiraciones y de difícil acceso. Sin embargo, su proyecto de construcción no llega más allá de un terreno delimitado por cuatro torres y un muro perimetral, y abierto al mar, en cuyo interior se realizaban operaciones relacionadas con la construcción de las galeras del Rey.

La edificación de unas instalaciones cubiertas llegaría durante el reinado de Pere III el Cerimoniós, quien asignaría, a partir de 1336, dotaciones económicas fluctuantes condicionadas a los problemas financieros de la Corona. Durante la segunda mitad del siglo XIV, la intervención del *Consell de Cent* en la financiación de la construcción aceleraría el proceso, al cual se sumaría a partir de 1363, la *Diputació del General*. La colaboración de las tres instituciones, Corona, *Consell de Cent* y *Generalitat* propiciaría que la obra se concluyera a finales de la década de 1380.

El conjunto edificado consiste, en aquellos momentos, en un recinto cerrado por un muro perimetral y abierto al mar. El espacio interior se ordena en ocho noves perpendiculares a la línea de costa, sostenidas por pilares y cubiertas por tejados a dos aguas. Este recinto rectangular está delimitado por torres en los ángulos; las del costado de poniente se integrarán en las murallas de la ciudad tomando el nombre de *Portal de la Drassana* y constituyendo uno de los accesos al recinto amurallado de Barcelona.

Hacia 1390, Joan I y el *Consell de Cent* acuerdan una nueva ampliación del complejo que contempla además la vieja aspiración de la Corona de construir un palacio, inspirándose en el modelo de

2. Los fundamentos teóricos de esta interpretación se exponen en un ensayo de interpretación de los primeros pasos de la investigación documental y arqueológica realizados por el historiador Albert Cubeles y el Servicio de Arqueología de la ciudad, entonces dirigido por Ferran Puig. CUBELES I BONET, A.; PUIG VERDAGUER, F.: «La Drassana i la gestació de la façana marítima de Barcelona», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 11, Museu Marítim de Barcelona, 2003, pp.50-61.

ordenación de la fachada marítima del *Palazzo Ducale* y la *Piazzetta di San Marco* de Venecia. Mientras las obras avanzan a buen ritmo y pueden darse por acabadas hacia 1420, el proyecto de palacio se abandona definitivamente.

El triunfo de Joan II en la guerra civil catalana determinará, a partir de 1472, la recuperación del peso específico de la Corona en la gestión de las Atarazanas, por encima del protagonismo que había adquirido la ciudad en los últimos años. Sin embargo esta situación no se prolongará mucho tiempo. Un siglo más tarde Felipe II delega en la Generalitat la dirección del arsenal y la defensa de las costas contra los corsarios. Esta institución se hace cargo de las ampliaciones realizadas en las últimas décadas del siglo XVI y principios del siglo XVII.

Estas intervenciones constructivas junto con la unión de las dos naves centrales para conformar una grada más amplia, a principios del siglo XVIII, constituyen las últimas modificaciones arquitectónicas que han llegado a nuestros días. Una vez desplazadas al arsenal de Cartagena las actividades vinculadas a la construcción naval, las Atarazanas serán destinadas a usos militares, acogiendo la maestranza de artillería y diversos cuarteles, hasta que en 1935 el Ayuntamiento de Barcelona recupera la gestión del conjunto y un año más tarde decide destinarlo a ser sede del Museu Marítim.

A grandes trazos esta ha sido la historia que se ha podido leer en libros, artículos, enciclopedias y guías durante largo tiempo y ha consolidado el papel del conjunto monumental como símbolo de la potencia marítima de la Catalunya medieval. Pero la Historia es una disciplina dinámica en la que siempre se pueden descubrir nuevas interpretaciones desde ópticas diferentes, si se formulan preguntas nuevas. Cierto es que para que ello pase se han de dar las condiciones propicias. En el caso de las Atarazanas de Barcelona ha sido la inquietud del museo por conocer más y mejor la historia de su sede. Pero tan importante como el deseo de ampliar el conocimiento ha sido la forma que se ha adoptado para conseguirlo, una fórmula en la que las variables son preguntas nuevas nacidas de la voluntad de cuestionar todo lo que explican los libros, y nuevas metodologías para aclarar estas incógnitas. Las intervenciones arqueológicas, los estudios documentales o la aplicación de nuevas tecnologías al análisis del edificio han aportado datos que abren nuevas perspectivas de interpretación tanto del conjunto arquitectónico como de su funcionamiento³.

Un intento de sistematizar el estado actual del conocimiento sobre las Reales Atarazanas de Barcelona revela, en primera instancia, la dificultad de establecer fronteras y asignar autoría a las hipótesis de trabajo y los nuevos datos para contrastarlas. Porque todas las piezas de este rompecabezas coexisten, interaccionan y se retroalimentan en un proceso dinámico, crítico y colaborativo de construcción del conocimiento, ciertamente singular en el panorama de las instituciones culturales en nuestro país.

Aunque sin concluir los estudios ya se puede realizar un primer balance y apuntar al menos el cuestionamiento de algunos pilares sobre los que se asienta la historia tradicional.

La primera cuestión a la que debemos referirnos es el descubrimiento de una necrópolis romana datada entre los siglos I y VI bajo el emplazamiento actual del edificio. Aunque el descubrimiento de este conjunto de enterramientos de tipología diversa y con hallazgos singulares no aporta información sobre el conjunto monumental de las Atarazanas, sí resulta absolutamente revelador sobre la configuración de la fachada marítima del área de *Barcino*. Las inhumaciones localizadas en las campañas de 2010 y 2011 ponen de manifiesto que el terreno sobre el que se asienta el conjunto monumental era seco y estaba consolidado ya en la Antigüedad. Este dato es otro grano de arena en la lenta reconstrucción de la evolución histórica de la línea de costa barcelonesa, una cuestión difícil de abordar dada la escasez de datos y las interpretaciones erróneas de los mismos que todavía se arrastran.

Así mismo, el resultado de los trabajos arqueológicos viene a confirmar la existencia de una vía marítima paralela a la línea de costa, ya que la disposición de los enterramientos excavados guarda un paralelismo bastante claro con los ya localizados a lo largo del trazado hipotético de este eje viario que transcurría a lo largo de la fachada marítima actual de Barcelona, hasta llegar al acceso del recinto amurallado de la ciudad romana.

3. CABRAL, V.: «Les tecnologies de la informació geogràfica (TIG) i la reconstrucció històrica del conjunt de les Drassanes Reials de Barcelona. Aproximació i perspectives», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 19, Museu Marítim de Barcelona, 2011, pp. 60-67. CASTELLS, E.; MORÁN, H.; NOLASCO, N.: «La documentació integral del patrimoni construït aplicada a l'estudi històric i estructural de les Drassanes Reials de Barcelona. El Portal de la Pau, la Casa de Manteniment i la Casa del Governador», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 19, Museu Marítim de Barcelona, 2011, pp. 88-103. MARAMBIO, A.; CORSO, J.; GARCÍA-ALMIRALL, P.: «Museo Marítimo de Drassanes: levantamiento con escáner láser terrestre, planimetría y modelo 3D», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 19, Museu Marítim de Barcelona, 2011, pp. 104-119.

La arqueología también ha permitido la localización y estudio de los vestigios medievales del edificio. Ha contribuido a afinar la cronología de las fases de edificación en época medieval a partir de la localización de los muros que cerraban el recinto de la primera *Drassana*, construidos a finales del siglo XIII y de dos series de pilares diferenciadas que siguen un patrón diferente en dimensiones y regularidad. A partir de la información que aporta su estudio se puede apuntar una nueva localización y dimensión de las primeras atarazanas medievales que no coinciden con la actual edificación.

Así se puede establecer una primera fase de construcción, fundacional, que se sitúa durante los últimos tres años del reinado de Pere II el Gran, es decir, entre 1282 y 1285, en el marco histórico de la conquista de Sicilia y la posterior confrontación con Francia, y que responde a la necesidad de asegurar la posibilidad de disponer de un espacio para la conservación y el mantenimiento de las escuadras reales sin ingerencias ajenas, especialmente las procedentes del poder municipal, que controla el funcionamiento de la *Drassana vella*. En la nueva *Drassana Reial* se imponen los intereses de la Corona.

Un segundo momento en la construcción del edificio medieval corresponde al periodo que transcurre entre 1328 y 1357. Esta fase se establecería arqueológicamente a través de la identificación de una primera serie de pilares, que dejan entrever que las primeras atarazanas medievales se estructuraban en una serie de naves más estrechas y seguramente más bajas que las actuales, y que no ocupaban todo el terreno englobado en el perímetro del edificio, ya que sólo se han encontrado vestigios en el sector de poniente. Una parte del espacio estaría ocupada por una superficie descubierta cuya extensión no podemos conocer con exactitud. Si se confirmase la vinculación entre estos restos y una primera etapa constructiva, este momento adquiriría especial relevancia ya que coincidiría con la coyuntura de profundización de la expansión por el Mediterráneo que conduce a la conquista de Cerdeña y a los enfrentamientos con Génova.

Finalmente, la aparición de una segunda serie de pilares estaría asociada al impulso a la construcción que da Pere III el Cerimoniós a partir de 1378. Tradicionalmente, este momento ha sido identificado como el de máximo esplendor en la construcción medieval y se asociaba erróneamente al cuerpo central del edificio, conservado intacto a lo largo de los siglos, convirtiéndolo así en muestra singular del gótico civil catalán. Los vestigios arqueológicos permiten apuntar un edificio de características parecidas al de la etapa precedente pero de dimensiones más cercanas a las del actual, con un patio transversal descubierta ubicado muy cerca de la actual fachada principal. Esta etapa de génesis del edificio medieval coincide con un periodo donde confluyen los intereses de la Corona, del *Consell de Cent* y de la *Diputació del General* para impulsar la edificación de unas instalaciones navales que den respuesta a las necesidades de las diferentes instituciones. La voluntad de rehacer el edificio casi totalmente pone de manifiesto la importancia estratégica que todas ellas le atribuyen a las Reales Atarazanas.

Todo esto es lo que ha sacado a la luz la arqueología. ¿Qué es, pues, lo que veíamos hasta ahora? El concurso de las técnicas arqueológicas, la lectura cronológica de las estructuras construidas, la aplicación de las tecnologías de la información geográfica, el análisis de las primeras representaciones iconográficas de las Atarazanas y una inmersión en los archivos documentales, ha permitido constatar que el edificio, tal y como aparece actualmente, es una construcción edificada durante la segunda mitad del siglo XVI, que ocupa la superficie en la que se asentaba el sector del edificio medieval ubicado más hacia el interior, mientras que la parte de éste más cercana al mar habría quedado fuera del perímetro del edificio actual, ultrapasando su fachada principal.

Esta evidencia permite establecer una ventana cronológica para la construcción del edificio tal y como lo vemos ahora, que va de 1563, fecha del conocido dibujo de Anton van der Wyngaerde que representa Barcelona desde Montjuic con las Atarazanas en primer plano, y 1612, fecha del inicio de la construcción de las naves ubicadas a levante del cuerpo principal y conocidas como naves de la Generalitat. Esta cronología ya había sido apuntada por Antoni Riera⁴ para una parte del edificio y ahora puede hacerse extensiva a la práctica totalidad del cuerpo central conservado. La reconstrucción del edificio moderno habría conservado las mismas características arquitectónicas favoreciendo así la confusión en la datación.

No obstante se conservan algunas partes más antiguas: posiblemente, las dos naves más próximas a la fachada principal en sentido transversal son los vestigios todavía en pie de las atarazanas

4. RIERA MELIS, A.: *L'Art Gòtic a Catalunya*, Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 2003.

medievales. Igualmente, los muros perimetrales, especialmente los ubicados junto a la muralla de Barcelona corresponden al primer edificio. Sin olvidar el llamado edificio de Pere IV, que tradicionalmente se había considerado parte del palacio real y que el estudio de Albert Estrada⁵ ya había identificado sin lugar a dudas como la *botiga de la Generalitat*, un edificio anexo construido a partir de 1443 y que refleja la importancia del papel que jugará esta institución en la gestión de las instalaciones navales.

Más allá del estudio de las Atarazanas como instalación, la revisión de las hipótesis conocidas y la formulación de nuevos interrogantes conforman el proyecto de revisión historiográfica que el museo mantiene abierto. Algunos hacen referencia a las transformaciones constructivas en tiempos más recientes: aún si ya han sido estudiadas parcialmente por Francisco Segovia⁶, quedan pendientes los años posteriores a la Guerra Civil durante los que se emprendió en paralelo a la «construcción» del Museu Marítim, un programa de restauración que afectó profundamente al edificio.

Igualmente, será necesario profundizar en el conocimiento de los terrenos circundantes, el llamado *Camp de la Drassana*; no tanto para conocer su extensión y características como para identificar su funcionalidad y así conocer mejor el funcionamiento de las instalaciones y en consecuencia, del programa arquitectónico que siguen.

También se han apuntado algunas líneas de investigación que se hallan a medio camino entre la visión de las Atarazanas como instalación y como institución. Una de ellas es su relación con la configuración de la fachada marítima de Barcelona y con el diseño del sistema defensivo de la ciudad a partir del siglo XIII. Igualmente, el estudio de la actividad naval que se desarrollaba en ellas ayudará a la interpretación del rol que podían jugar como motor económico de la ciudad. Finalmente, la revisión de la cronología de la construcción del edificio actual conduce a la reconsideración del peso y el papel de la ciudad de Barcelona y de la Corona de Aragón en el conjunto de la monarquía de los primeros Austrias, una línea de investigación que, ya iniciada en las últimas revisiones historiográficas sobre el siglo XVII en Catalunya, se deberá extender a la centuria anterior.

3. LAS BASES DEL NUEVO MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

El proceso de investigación histórica sobre las Atarazanas se ha caracterizado por un espíritu de innovación tanto en el planteamiento de las hipótesis de trabajo como en las metodologías aplicadas a la investigación; de colaboración entre profesionales de ámbitos e instituciones diversas, y de búsqueda de la excelencia en la formulación de resultados finales.

Abordamos la elaboración del nuevo discurso museográfico con esa misma actitud de *innovación creativa*, basada en la atención consciente, es decir, en la capacidad de mirar el detalle, de poner la máxima atención para descubrir las posibilidades que pasan ante nuestros ojos; en el conocimiento; en el cuestionamiento sistemático del *status quo* («si siempre preguntamos lo mismo, siempre obtendremos las mismas respuestas»); en la perseverancia y en la generación de alternativas, una capacidad inversamente proporcional a la anticipación de juicios.

Algunas de estas características hacen referencia a la forma en la que se ha conducido el proceso, es decir, están vinculadas a la metodología; otras, en cambio, tienen un carácter marcadamente conceptual y están directamente relacionadas con la visión que el museo pretende transmitir de aquello que algunos teóricos franceses han coincidido en llamar *maritimité*:

*Parler de maritimité, c'est inviter à réfléchir sur les constructions sociales et culturelles qui ont été édifiées par les groupes humains pour organiser leurs relations à la mer, pour s'en protéger, pour la socialiser, pour la baliser, pour l'aimer. Ces constructions s'ancrent bien entendu dans la profondeur historique, mais en même temps, elles sont évolutives. S'interroger sur la maritimité contemporaine, c'est réfléchir sur les rapports entre le présent et le passé, dans une perspective de compréhension des reconversions actuelles du maritime, mises en relation avec les aspirations et les besoins profonds de notre société*⁷.

5. ESTRADA RIUS, A.: *La Generalitat de Catalunya a la Drassana Reial de Barcelona en temps d'Alfons el Magnànim*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2008.

6. SEGOVIA BARRIENTOS, F.: *Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936: astillero, cuartel, parque y maestranza de artillería, Real Fundición de bronce y fuerte*, Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, Barcelona, 2008.

7. PÉRON, F.; RIEUCAU, J.: *La maritimité, aujourd'hui*, Éd. l'Harmattan, Paris, 1996, p.14.

El proceso de reflexión que se inicia con la puesta en marcha de la última fase de la restauración del edificio, abarca el conjunto de la institución y afecta tanto a las políticas a desarrollar como a los contenidos y la manera de transmitirlos. Los aspectos más generales conducen a la elaboración de un plan estratégico, cuya concreción se lleva a cabo en 2012, y que tiene como objetivo fundamental sistematizar las políticas que, de forma aislada, se han puesto en marcha en los últimos años. Son líneas de actuación en campos tan diversos como la educación, la investigación, la comunicación o la accesibilidad, todas ellas inspiradas en principios de la visión del museo que ahora se quieren hacer más evidentes (participación, sostenibilidad, accesibilidad, proximidad y excelencia)⁸.

En la misma línea se ha conducido el proceso de trabajo para definir el nuevo discurso del museo. El desarrollo del proyecto museográfico se realiza entre octubre de 2010 y julio de 2011, a través de la constitución de un primer equipo de trabajo en el que participan miembros de los departamentos de educación, de investigación y de colecciones, junto a los componentes de los equipos externos de arquitectura y museografía; de forma coordinada se generan una serie de mapas conceptuales, que después serán desplegados en los guiones museográficos y las primeras formalizaciones arquitectónicas. Estas propuestas se someten a una revisión sistemática por parte de grupos de trabajo centrados en aspectos como la accesibilidad, la presentación y conservación preventiva de los fondos y las colecciones, o la eficacia y pertinencia de las propuestas audiovisuales y multimedia. El resultado de este proceso basado en la colaboración, el trabajo en equipo y el diálogo, constituye la propuesta museográfica renovada con la que el museo quiere transmitir nuevos contenidos a sus audiencias.

Sin embargo, los primeros pasos se habían dado ya en abril de 2009: después de desarrollar un trabajo en el que participó todo el equipo humano del museo⁹, los responsables de la institución redactaron un documento que, bajo el título *Ideas fuerza del nuevo proyecto museográfico*, fijaba los principios generales que habían de regir el discurso museográfico:

«El eje central del discurso de la nueva exposición del Museu Marítim de Barcelona es la relación entre el ser humano y la mar y la cultura que esta relación ha generado a lo largo de los tiempos. Una cultura que se traduce en un patrimonio tangible e intangible construido tanto desde la individualidad (creación) como desde la colectividad (tradición), que ha pervivido y ha llegado a nuestros días como testimonio de esta relación cambiante a lo largo de los tiempos.

El hilo conductor de este discurso será la Barcelona marítima a lo largo de su historia, como punto de partida de dinámicas de alcance más amplio, o como escenario de procesos y de fenómenos que han sido clave para la transformación de estas formas de relación con el mar. Por eso, no se trata tanto de mostrar la historia de la Barcelona marítima, como de mostrar el papel que la sociedad ha jugado en la transformación de esta relación (las contribuciones a una historia colectiva de amplio espectro) o cómo ha recibido los efectos de procesos de cambio y transformación impulsados más allá de su territorio (cómo se han adaptado y adoptado estos cambios y transformaciones). Una Barcelona que no es tanto un ente urbano como una comunidad de individuos que piensa, actúa y siente en estrecha relación con el mar.

La referencia a la Barcelona marítima puede ayudar al visitante a iniciar un viaje adentrándose en un mundo desconocido a partir de elementos que le son más próximos y reconocibles, y que forman parte de su bagaje cultural. Este camino permitirá la construcción de un conocimiento sobre la base del adquirido previamente.

Los contenidos se articularán entorno a tres ejes: el espacio, no sólo desde el punto de vista físico sino también como representación mental, que a menudo va más allá de las fronteras geográficas y deviene una entidad, un concepto, una idea; la gente, es decir, las comunidades afectadas por esta relación con el mar, ya sea desarrollando un papel activo (un rol protagonista de las actividades) o un

8. Estas políticas han sido explicadas en diversos artículos publicados en la revista del museo: GARCÍA, E.: «La recerca al Museu Marítim de Barcelona», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 15, Museu Marítim de Barcelona, 2007, pp. 28-35; LÓPEZ, O.; MAYOLAS, M.; GARCÍA, E.: «Les activitats al Museu Marítim de Barcelona: exhibir i explicar», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 13, Museu Marítim de Barcelona, 2005, pp. 6-12.; SOLDEVILA, T.: «L'accessibilitat al Museu Marítim de Barcelona», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 17, Museu Marítim de Barcelona, 2009, pp.6-12; NAVARRO, S.: «La comunicació al Museu Marítim de Barcelona al segle XXI», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 18, Museu Marítim de Barcelona, 2010, pp. 6-10.

9. Entre enero y marzo de 2009, el museo encargó a la empresa Interpretart, la asesoría técnica para el diseño, la coordinación, el análisis de los resultados, la elaboración de un informe sobre las opiniones del personal interno del museo sobre el futuro proyecto museístico. Este estudio se realizó mediante unos paneles de trabajo desarrollados por todo el personal del museo, que se centraron en las ideas fundamentales sobre el museo (misión, visión,...), las ideas fuerza del montaje expositivo, el tratamiento museográfico y las líneas de dinamización.

papel pasivo (los colectivos afectados por estas actividades); y, finalmente, los hechos, entendidos no sólo como acontecimientos puntuales sino también como procesos de larga duración que afectan al conjunto de la sociedad.»

Esta declaración constituye una inspiración más que un dogma. Algunas de las reflexiones que contiene han sido preservadas a lo largo del proceso de fijación del discurso; otras, en cambio, se han visto alteradas en beneficio de una visión más clara y más inclusiva para el público.

El punto de partida del proyecto ya fijaba como posicionamiento irrenunciable que no se quería un museo de historia marítima. El discurso historicista de los museos más tradicionales no se adecuaba a los propósitos de renovación que inspiran el proyecto museológico y, en consecuencia, tampoco el museográfico. La lectura secuencial de episodios marítimos de mayor o menor trascendencia –ya fueran acontecimientos o procesos–, con repercusiones de alcance más o menos amplio, presentaba problemas de solución difícil y éxito dudoso.

Por un lado, la Historia Marítima es, sobre todo, una «historia total». Así la definía Carlos Martínez Shaw en su intervención en el III Congreso Internacional «Historia a Debate», cuando establecía una secuencia que arrancaba a finales de la década de 1950, cuando Lucien Febvre organizaba en 1956 el *1er. Colloque International d'Histoire Maritime* con una visión renovada que superaba la historia naval y de los descubrimientos geográficos y se adentraba primero en la historia económica –de los intercambios y otras actividades económicas–, y se extendía posteriormente a la historia social y a la historia de la cultura¹⁰.

Esta evolución no hacía otra cosa sino poner de manifiesto la especificidad del mundo marítimo –de aquí el desmembramiento de la «historia total» de la escuela de los *Annales*–, y a la vez la complejidad de un mundo en el que se generan procesos, instrumentos, agentes y construcciones culturales con dinámicas específicas, que convierten esta historia marítima en una «historia total» en sí misma, confirmando así la visión sobre la maritimidad antes mencionada.

Ahora bien, en la «declaración de principios» del proyecto museográfico se hablaba todavía del hilo conductor de Barcelona a lo largo de su historia. Muy pronto este posicionamiento de inicio se vio desplazado por una aproximación más conceptual, que gira en torno a temas que ponen de manifiesto la complejidad del mundo marítimo. El proyecto museográfico se ordena en un prólogo que acoge la musealización de los nuevos descubrimientos sobre la historia de las Reales Atarazanas, que ya hemos detallado, y dos rutas.

4. LA INTERPRETACIÓN DE LA HISTORIA EN EL NUEVO PROYECTO MUSEOGRÁFICO

La Ruta de Tierra muestra aquellos temas o conceptos relativos a la influencia de las actividades marítimas en tierra firme: la construcción naval se presenta mediante el análisis de las características básicas de los buques y las soluciones tecnológicas que se han orquestado para dar respuesta a cuestiones como la estabilidad, la propulsión, la flotabilidad o la capacidad de gobierno y de carga. El mundo portuario se analiza desde ópticas tan diversas como las infraestructuras, las dinámicas económicas y sociales o las construcciones mentales, que confieren al territorio portuario un carácter fronterizo. La influencia de las actividades marítimas se aborda a partir de la ordenación del espacio costero, ya sea a pequeña escala – los barrios marineros de las poblaciones costeras–, ya sea a gran escala –la ocupación y la configuración de las franjas litorales–.

La Ruta del Mar centra su atención en conceptos directamente relacionados con las actividades que tienen el mar como escenario. Aparecen aquí el conflicto en el mar; el trabajo, la vida y los peligros a bordo de los buques; la práctica de la navegación y el desarrollo de las ciencias náuticas; los viajes y los descubrimientos; las creaciones imaginarias en torno al mar, y la visión de éste como un espacio de ocio o como fuente de recursos.

Es cierto que todas estas cuestiones podrían haber sido abordadas mediante la construcción de una secuencia lineal más o menos compleja según los casos. Pero también es verdad que se quería

10. MARTINEZ SHAW, C.: «La historia marítima como historia total», en BARROS, C.: *Historia a Debate. Actas del III congreso internacional «Historia a Debate» celebrado del 14 al 18 de julio de 2004 en Santiago de Compostela*, Historia a Debate, vol. 3, Santiago de Compostela, 2009, pp.65-71.

anteponer la valorización de las colecciones y los fondos del museo y la efectividad en la comunicación de los contenidos. Por lo que se refiere a la primera cuestión, la adopción de un hilo narrativo de carácter historicista ponía de manifiesto las lagunas que presentan todavía hoy los fondos del museo, pese los esfuerzos permanentes de la política de adquisiciones que la institución despliega; además, esta opción parecía conducir a una interpretación más tradicional de las piezas expuestas.

Por lo que se refiere a la segunda cuestión, la efectividad de un discurso lineal que arranca de lo más antiguo a la contemporaneidad, este recurso ha sido cuestionado por las últimas tendencias museológicas. Joan Santacana ha escrito:

«Siempre hay que partir de lo conocido para ir a lo desconocido. Para que exista comunicación entre los seres humanos es preciso un terreno común y este terreno común es aquello que conocemos. Esto es muy importante en el momento de establecer un discurso museológico o expositivo. Se trata, pues, de empezar siempre por aquello que se supone es un terreno común para los visitantes y la disciplina científica referente. Así pues, no podemos dar por supuesto lo que vamos a explicar o exponer, aportando datos suficientes y diversos al visitante sobre el tema a tratar»¹¹.

Inspirado en este principio, el discurso museográfico convida al visitante a una mirada sobre diversos aspectos de la «maritimidad» desde la contemporaneidad, desde el presente, proponiéndole un análisis basado en la disección del entorno inmediato, que le es más próximo y conocido. Una nueva mirada, analítica, sobre realidades que le envuelven y que pueden ser examinadas desde puntos de vista más creativos, más innovadores.

Es en el proceso de búsqueda de respuestas a las preguntas planteadas en el discurso museográfico, cuando la Historia Marítima, en tanto que historia total, entra en juego. Aporta testimonios, evidencias, manifestaciones diversas de un fenómeno general, contextualizadas y enmarcadas en escenarios y épocas específicas. Detrás de cada ejemplo, de cada alusión a la historia, descubrimos sin embargo, la esencia, el concepto, la pregunta que nos planteamos hoy.

A título de ejemplo podemos comentar como se incluye en la nueva exposición permanente, tres «clásicos» de la historia marítima: la construcción naval, las ciencias náuticas y el conflicto en el mar.

Por lo que se refiere al primero, el replanteamiento sobre cómo se debía abordar este tema no nace con el nuevo proyecto museográfico; de hecho, ya existía un área de la exposición permanente, diseñada por el arquitecto y museógrafo Dani Freixas, que había recogido las líneas generales de los conceptos a exponer y que estuvo abierta al público durante un breve periodo de tiempo, inmediatamente antes de iniciarse el proceso de restauración del edificio (2007-2009).

En la nueva museografía, se ha incorporado una unidad de exposición en la Ruta de Tierra, que recoge y amplía los conceptos que integraban el antiguo montaje. Tradicionalmente, las áreas de exposición sobre la construcción naval en los museos marítimos intentan ordenar de forma cronológica los cambios que se han operado a lo largo de la historia en los diversos aspectos de este proceso de producción (la provisión de materias primas, las técnicas de construcción, la organización del proceso de trabajo, la organización de las fuerzas de producción, la configuración de las instalaciones preindustriales e industriales,...), en algunos casos instalando el discurso en aquello que es común y esencial para comprender la evolución de una actividad fundamental para el desarrollo de otras actividades marítimas, y en otros casos, resaltando la microhistoria y las especificidades de la comunidad en la que el museo está inserido.

La propuesta del nuevo discurso museográfico no renuncia ni a las consideraciones generales ni a esta microhistoria. Toma como punto de partida, una reflexión sobre el propio buque, que consiste en la tipificación de sus características en tanto que vehículos aptos para desplazarse en un medio acuático: se establece, primero, cuales son las necesidades que se deben satisfacer y los retos que se deben resolver, y cuales han sido las soluciones que, a lo largo del tiempo, se ha ido empleando; estas soluciones, vistas en conjunto y leídas en una serie temporal, definen una secuencia de ideas que triunfan y de puntos de no retorno.

Por lo que se refiere a la necesidad y los retos, cabe considerar el casco y sus características (estabilidad, flotabilidad, impermeabilidad), la necesidad de poder gobernar la nave y tener capacidad de maniobra, y la necesidad de generar un impulso para desplazarse. El discurso organiza la primera

11. SANTACANA, J.: «Museografía didáctica, museos y centros de interpretación del patrimonio histórico», p. 92, en SANTACANA, J. i SERRAT, N.: *Museografía didáctica*, Ariel, Barcelona, 2005.

parte de la exposición a través de una síntesis de las soluciones aplicadas a los buques para garantizar que los artefactos diseñados y construidos gozan de estas características y, en consecuencia, son aptos para la navegación. Por tanto, el hilo conductor se sitúa en un terreno más próximo a la ciencia y la técnica que al discurso histórico tradicional.

Sin embargo las soluciones apuntadas sólo pueden entenderse mediante una presentación contextualizada. Las «historias de barcos» que acompañan el primer eje discursivo presentan, a través de la selección de casos relevantes vinculados a nuestra tradición marítima, aquellas «ideas que triunfan» mencionadas, ya sea porque son una solución tecnológica innovadora y clarividente, ya sea porque se adaptan perfectamente al medio en el que se desarrollan. La presentación, por ejemplo, del *Ictineo* de Narcís Monturiol, o de la barca palangrera *Madrona*, construida en los astilleros de la playa de Blanes (Girona), a principios del siglo XX, permiten recuperar dos formas de solucionar los requerimientos que ha de cumplir una embarcación para serlo, que responden a necesidades diferentes y se desarrollan en contextos materiales y temporales distintos. Sin embargo, ambos ejemplos son la representación material de ideas que han funcionado, ya sea porque se han adaptado al contexto en el que surgieron, ya sea porque incorporaban avances que constituyeron puntos de no retorno a nivel tecnológico.

Los contenidos relacionados con las ciencias náuticas han sido sometidos a una revisión todavía más profunda. Constituyen una de las asignaturas pendientes más importante de los museos marítimos tradicionales, tanto por el discurso global en el que se integran como por los recursos museográficos que se emplean en su presentación. Los usuarios asiduos de los museos marítimos seguro que han visitado en algún momento, salas atestadas de instrumentos náuticos de todo tipo, ordenados según taxonomías diversas, en un intento de los museógrafos, a menudo estéril, de hacer comprensible una de las materias más difíciles de la historia marítima.

Aunque todavía está por comprobar la efectividad de la nueva visión aportada desde el proyecto museográfico, se ha abordado este aspecto de la historia marítima desde un punto de vista diferente. Las ciencias náuticas se presentan en una unidad de exposición titulada *El dominio del mar*, y que parte de la consideración de que navegar es un proceso permanente de toma de decisiones basadas en la información necesaria para alcanzar los objetivos establecidos de una forma segura y eficaz. Así pues, saber donde estamos y hacia donde queremos ir, y poder hacerlo por la ruta más segura y que garantice un mayor grado de eficacia a nuestro desplazamiento, son cuestiones clave para movernos por un medio que, por naturaleza, es dinámico, inmenso y a menudo agresivo.

Dominar el mar es, pues, tomar decisiones correctas en cada momento, para alcanzar la meta fijada de forma segura y eficaz. Ante estos retos, la Humanidad ha adquirido conocimientos de registro diverso y ha desarrollado ideas, procedimientos y técnicas complejos cuyo dominio requiere una formación específica. Estos conocimientos son de naturaleza diversa y su combinación genera un bagaje que permite a los navegantes transitar por los mares. Los hay de carácter intuitivo, desarrollados a través de la experiencia o basados en el conocimiento acumulado y sistematizado gracias a las vivencias de otros que los han precedido. Los hay también generados a través de la ciencia aplicada a la navegación, de carácter más «intelectual», desarrollados gracias al uso de tecnología que permite codificarlos. Todos ellos, de forma combinada, ayudan a los navegantes a dominar el mar.

A partir de este planteamiento general, para cualquier navegación se establece una secuencia formulada así: Decisión → Problema → Información necesaria → Resolución del problema. En virtud de ésta, el contenido de la unidad de exposición se ordena mediante el establecimiento de dos puntos de partida (¿dónde estoy? y ¿dónde quiero ir?) que presentan dos problemas (posicionamiento global –latitud y longitud–, y rumbo) y los medios técnicos aplicados a su resolución, es decir, los que proporcionarían la información necesaria para una navegación segura. En este momento se hacen presentes las ciencias náuticas, especialmente la evolución de los instrumentos náuticos, como medio para resolver los problemas planteados, presentados en un orden que va del presente hacia el pasado, es decir, partiendo de lo que resulta más conocido para el público (el GPS) hasta lo que le resulta más desconocido.

A esta línea argumental se suman dos cuestiones fundamentales; por un lado, la importancia del conocimiento no sistematizado a través de la ciencia, fruto de la experiencia y del conocimiento del medio, y las formas de codificación que adopta; y por otro lado, la transmisión de este conocimiento, especialmente en procesos de aprendizaje formal a través de las escuelas de náutica.

Un tercer ejemplo que ilustra esta nueva manera de explicar la historia marítima es la formalización del conflicto en el mar, en la nueva museografía. La idea central a partir de la que se articula

toda la unidad de exposición es que «quien controla el mar controla el mundo». A partir de este planteamiento se despliegan tres hilos argumentales.

En primer lugar, se fija una visión del mar como «territorio» donde se pueden formalizar y producir conflictos; en la tipología que pueden adoptar y en sus causas y detonantes, ya sea porque el mar es escenario de episodios de conflictos más amplios, porque los asuntos marítimos han constituido la causa o el origen, porque se disputa el mar como «territorio propio», porque se defienden los intereses respecto a rutas comerciales, a áreas de explotación de recursos o a puntos o vías estratégicas.

El segundo hilo argumental se centra en la manera de resolver el conflicto. Se distingue entre los procedimientos «legales», reconocidos dentro del sistema: por un lado, los procedimientos de resolución pacífica, que conducen al acuerdo, el pacto y la regulación mediante la legislación y la organización internacional, y las situaciones en que el conflicto se resuelve por vía no pacífica: la amenaza, la disuasión y la exhibición de la fuerza, o la confrontación y la batalla. Existen, además, una serie de procedimientos que se sitúan en los límites del sistema –el corso y la piratería–, habilitados por el poder para enfrentarse con el enemigo en el mar.

Frente a la visión aportada por las museografías más tradicionales, que se centran en los enfrentamientos armados, la voluntad del nuevo discurso es ampliar la mirada sobre el conflicto en el mar desde el punto de vista conceptual, e ilustrar esta disección del concepto mediante los episodios más próximos de nuestra historia marítima. Por ese motivo, el discurso se estructura en una reflexión general sobre el concepto (el conflicto es una constante a lo largo de los tiempos, las causas son diversas y han evolucionado a lo largo de la historia; el conflicto no puede identificarse únicamente con el enfrentamiento armado sino que adopta múltiples formas; las consecuencias de estas manifestaciones tienen repercusiones en nuestra vida cotidiana siempre, aunque no las identifiquemos a primera vista).

Sigue una «clasificación» de las manifestaciones del conflicto en función de la intensidad y el alcance que tienen, que se ilustra con ejemplos en los que Barcelona o Catalunya han sido protagonistas de alguna manera, como punto de partida del conflicto, como escenario del mismo, o como receptoras de las consecuencias de un conflicto que se desarrolla lejos de sus costas; en esta clasificación se pone de manifiesto que algunas repercusiones y consecuencias de los conflictos pueden no aparecer como evidentes a los ojos de la sociedad –la coetánea o la posterior–, aunque han existido y existen.

El tercer eje del discurso se centra en el buque como máquina para el conflicto en el mar, y no como máquina de guerra, una visión reduccionista que se ha descartado. Esta aproximación se materializa a través de la presentación de los barcos «creados» (a veces construidos, otras, transformados) para el conflicto, no sólo para la confrontación armada sino para participar eficazmente en otras manifestaciones del fenómeno. Una vez más, la selección y la contextualización de los objetos permiten una aproximación a la propia historia.

Esta visión renovada se aplica también a la interpretación de los elementos materiales que componen la museografía: invitamos a fijar la mirada en los objetos ya conocidos para descubrir nuevos simbolismos, iconicidades y potenciales evocadores nuevos, que conduzcan la narración y no sean meras ilustraciones de un discurso sustentado en la palabra.

También en este caso se recupera la visión de la museografía didáctica sobre el objeto¹². Los objetos se convierten en el medio para fijar la imagen del concepto: son elementos concretos que pueden ser observados desde ángulos diversos y permiten establecer relaciones con los conceptos que se quiere tratar; se transforman de esta forma, en la imagen del concepto y facilitan la comprensión del proceso al que se asocian.

A este valor debe sumarse su potencial para plantear preguntas en torno a sí mismos, para despertar la imaginación del visitante o para provocar situaciones empáticas, siempre en función de sus características y de los contenidos que queremos transmitir, situaciones en las que se puede producir una aportación de significados directa por parte del público. Todo ello sin olvidar el potencial de los elementos materiales como soporte de la memoria, como eje central a partir del cual se construye el conocimiento y se activa una cadena de conceptos que se relacionan con ellos.

12. Sobre este tema, vid. SANTACANA, J., pp. 83-84.

Finalmente, la propuesta museográfica incluye un aspecto a menudo ausente de los discursos expositivos. Los museos suelen explicar en sus exposiciones «lo que saben», pero muy raramente les preguntan a los visitantes qué saben ellos sobre la materia que tratan –si bien se está incorporando al público en la construcción de conocimiento de forma progresiva–, y menos aún, explican como se ha llegado a saber aquello que se explica.

La incorporación de contenidos de carácter procedimental («como llegamos a saber lo que explicamos») ha sido un de los puntos de máximo interés del museo en esta renovación. Se trata de mostrar como, a partir del patrimonio material e inmaterial, podemos hacer historia, cual es el potencial de información que contienen los objetos y los testimonios intangibles y como han de ser interrogados para que aporten una información significativa.

Explicar en definitiva, como se hace la Historia (y en nuestro caso, también la Etnología) como disciplinas científicas es otra forma de acercar el equipamiento museístico a la comunidad de usuarios, buscado en este caso, la transmisión de valores educacionales derivados de la revaloración del patrimonio y poniendo de relieve su significación en la vida de las personas. Se trata, ni más ni menos, de invitar a una nueva mirada sobre el pasado y el presente marítimo de la comunidad, como parte sustancial de la construcción de su identidad colectiva.

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

MARICHALAR RUFO, Javier: “La colección cartográfica del Untzi Museoa-Museo Naval”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 647-745.





La colección cartográfica del Untzi Museoa-Museo Naval

Javier Marichalar Rufo

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 647-745]

Recep.: 03.11.12

Acep.: 09.11.12

Resumen

El objetivo de este trabajo es el estudio, catalogación y difusión de la colección cartográfica del Untzi Museoa-Museo Naval. La colección está formada por 162 documentos cartográficos (cartas náuticas, mapas, planos) datados entre los siglos XVI y XX. Partiendo de los fondos del Museo, se presenta asimismo en este trabajo un recorrido por la historia de la cartografía desde el siglo XVI –tiempo crucial en la evolución de la ciencia cartográfica– hasta el presente.

Palabras claves: cartografía, cartas náuticas, mapas, planos, historia militar, Untzi Museoa-Museo Naval, País Vasco, mar Cantábrico, golfo de Bizkaia.

Laburpena

Lan honen xedea Untzi Museoa duen bilduma kartografikoa ikerketzea, katalogatzea eta zabaltzea da. Bilduma XVI. eta XX. mende bitarteko 162 agiri kartografikok osatzen dute (karta nautikoak, mapak, planoak). Halaber, Museoko dokumentuen funtsa abiapuntu hartuta, lan honetan XVI. mendetik –zientzia kartografikoaren bilakaerako garai erabakigarritik– gaur arteko kartografiaren historian zeharreko ibilbidea aurkezten da

Gako-hitzak: kartografia, karta nautikoak, mapak, planoak, historia militarra, Untzi Museoa, Euskal Herria, Kantauri itsasoa, Bizkaiko golkoa.

Abstract

This paper seeks to study, catalogue and disseminate the cartography collection of the Untzi Museoa-Naval Museum. The collection comprises 162 cartography documents (nautical charts, maps, plans) from between the 16th and 20th centuries. Based on the Museum collection, this paper likewise provides a journey through the history of cartography from the 16th century –a crucial time in the evolution of the science of cartography– to the present.

Key words: cartography, nautical charts, maps, plans, military history, Untzi Museoa-Naval Museum, the Basque Country, the Cantabrian Sea, Bay of Biscay.

1. LAS COLECCIONES CARTOGRÁFICAS DE GIPUZKOA

El Untzi Museoa-Museo Naval es una de las distintas instituciones u organismos guipuzcoanos que cuenta entre sus fondos documentales con importantes compendios cartográficos. Su labor como entes culturales es la de estudiar, preservar y dar conocer las características y contenidos de los mismos al público, objetivo, por otra parte, compartido por cualquier corporación poseedora de una colección cartográfica.

El Untzi Museoa-Museo Naval donostiarra es parte integrante de la red de centros culturales pertenecientes a la Diputación Foral de Gipuzkoa. A través de del Departamento de Cultura, Juventud y Deporte se gestiona un importante patrimonio cultural, incluyendo fondos cartográficos, que por cuestiones administrativas, históricas y temáticas, se encuentra distribuido entre distintos archivos y museos, dispersos en la geografía provincial.

Entre los primeros citaríamos al Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO), sito en la localidad de Tolosa, y que “es el archivo histórico de las instituciones de gobierno del Territorio Histórico de Gipuzkoa: las Juntas Generales y la Diputación Foral”, en palabras de la misma Diputación guipuzcoana. En este archivo la mayor parte de la documentación cartográfica se integra como anexos o ilustraciones de escritos administrativos o judiciales.

El otro gran archivo gestionado por la Diputación Foral se sitúa en la villa de Oñati, el Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, y ocupa la antigua sede universitaria. Con una fecha de creación más reciente, 1942, reúne documentación referida a protocolos notariales de los antiguos partidos notariales con centros en Donostia, Bergara y Azpeitia, y como en el caso del archivo tolosarra, se complementan con anejos cartográficos.

Descartando el Untzi Museoa-Museo Naval donostiarra, el Museo Zumalakarregi es el único museo de la Diputación con una importante colección cartográfica. Situado en la Casa Iriarte-Erdikoa de Ormazteigi, será el contexto histórico vasco del siglo XIX, el elemento dinamizador principal del museo. Éste, recoge un magnífico fondo de mapas y planos que representan una de las más completas colecciones cartográficas guipuzcoanas.

Se concluye la red de organismos culturales de la Diputación de Gipuzkoa con el Koldo Mitxelena Kulturunea. La más significativa de las bibliotecas provinciales no es más que uno de los espacios culturales que el complejo Koldo Mitxelena pone a disposición del público (sala de exposiciones Eraskutaretoa, sala Ganbara, salón de actos Areto). Será, sin embargo, el centro bibliotecario el que oferte un excelente acopio cartográfico. Con una relevante disparidad temática, los mapas y planos presentes en el Koldo Mitxelena Kulturunea se enmarcan entre el siglo XVI y el momento actual.

La Dirección General de Cultura administra una página electrónica con el título “Álbum Siglo XIX”, que muestra a cualquiera de sus potenciales usuarios, una parte de los fondos gráficos (láminas, cartografía, dibujos...) que con temática vasca, se encuentran localizables en los distintos centros culturales de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

La oferta cartográfica en Gipuzkoa no se resume a los centros diputacionales. La red de casas de cultura y bibliotecas del Ayuntamiento de San Sebastian, con su Biblioteca Central como gestor principal, reúne planos y mapas de desigual temática y marcación temporal. Acompaña al ayuntamiento donostiarra, los compendios presentes en bibliotecas y centro culturales de los distintos municipios de la geografía guipuzcoana.

Así mismo, los archivos municipales cuya titularidad residen en los ayuntamientos guipuzcoanos son valiosos fuentes de información para el estudio y la investigación cartográfica. El Archivo Municipal del Ayuntamiento de San Sebastián reúne numerosos



planos y mapas de la ciudad, que recogen, en un gran porcentaje, vistas generales y parciales de la misma, y que acompañan a pliegos de condiciones y anexos de numerosos proyectos urbanísticos planteados a lo largo de la historia reciente de la ciudad.

2. LA COLECCIÓN CARTOGRÁFICA DEL UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL

El conocimiento de la posición del hombre en el espacio en el que se encuentra integrado, representa un carácter fundamental en la evolución de éste como especie. Establecer una imagen, clara e inteligible, del entorno en el cual desarrolla su actividad, permite calibrar las posibilidades que el mismo pudiera colmar las necesidades de subsistencia. A medida que éstas se presentan más complejas, y demandantes de extensiones territoriales significativamente más amplias, el hombre debe recurrir a un soporte físico que pudiese recoger, a escala, estos espacios. Es el germen de la cartografía.

El mapa es la más preclara representación descriptiva de un territorio en un soporte bidimensional. En él se verán reflejadas las percepciones intuitivas del hombre sobre su entorno, las dinámicas que se desarrollan en el mismo, y las interrelaciones que mantiene el ser humano con el territorio, en distintos marcos temporales.

Aunque antecede al texto como elemento documental, y en distintos periodos históricos ha llegado alcanzar una importante naturaleza estratégica, no ha sido hasta recientes fechas cuando las colecciones cartográficas presentes en bibliotecas, museos y otras instituciones de diverso signo, han empezado a ser valorados como documentos históricos, en el grado que realmente les corresponde. Desde entonces, se han implantado políticas de recuperación, estudio y conservación de la documentación cartográfica en aras de conocer, íntegramente, esos fondos documentales, y dar conocimiento de los mismos al público.

El compendio cartográfico de Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián no ha sido ajeno a estos procesos. Las 162 hojas cartográficas pertenecientes a esta colección han sido objeto de un ejercicio de catalogación, que manteniendo las normas estándares, que para este tipo de documentación se han establecido, nos ofrece los caracteres morfológicos y de contenido más sobresalientes de cada uno de ellos.

El trabajo del personal de Untzi Museoa-Museo Naval ha sido determinante para el buen término de la catalogación de la colección cartográfica. Afortunadamente, el buen hacer de todos ellos permite ofrecer al usuario de estos fondos cartográficos, un trabajo de alta calidad, que resaltará y ampliará en mayor medida la fascinante contemplación de estos documentos.

El Untzi Museoa viene trabajando desde sus inicios en favor de la recuperación del patrimonio marítimo en sus múltiples vertientes. Cuenta con una amplia y heterogénea colección de estampas y manuscritos en la que se integran los fondos específicamente cartográficos. Su colección cartográfica no se limita a las cartas náuticas sino que se ha interesado también por aquellos mapas y planos que recogieran con mayor o menor precisión gráfica los perfiles costeros del golfo de Bizkaia y el Cantábrico oriental con especial atención al litoral vasco. La colección permite por tanto conocer las representaciones gráficas y los topónimos de los enclaves costeros de la costa vasca y territorios próximos a través del tiempo. En los fondos cartográficos del Museo se encuentran también planos de diversas localidades costeras.

La colección del Untzi Museoa se compone de un total de 162 hojas cartográficas, susceptibles de ser agrupadas en distintos conjuntos, de acuerdo a la temática que tratan, las técnicas utilizadas en su elaboración, los marcos temporales a los que pertenece, y en su caso, espaciales, en función a su descriptiva territorial.

El abanico temático es singularmente amplio. Mayoritariamente se puede contemplar, planos de población, vascos en un alto porcentaje, mapas generales y parciales, así como los que recogen distintos eventos bélicos y políticos presentes en los últimos cinco siglos. Al respecto, son singularmente valorables dos grabados, del seiscientos y de origen francés, que recogen el encuentro, en el año 1659, de la diplomacia francesa de Luis XIV y la española de Felipe IV, en la isla de los Faisanes, en el curso del río Bidasoa.

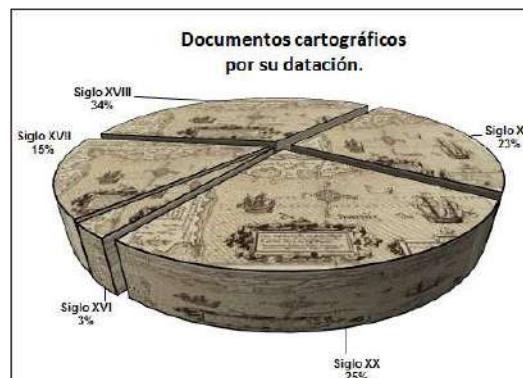
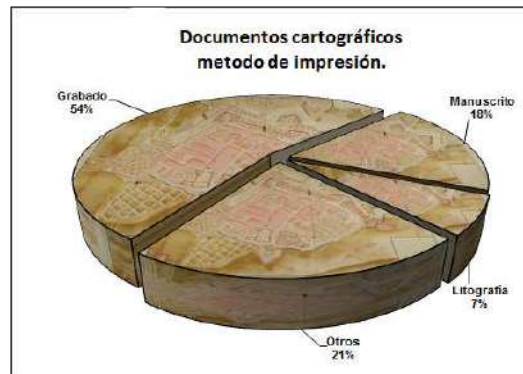
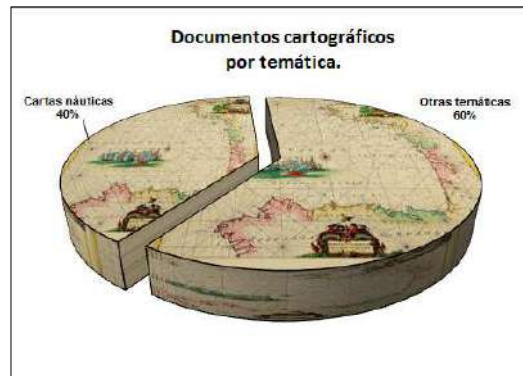
Esta confluencia de las cancillerías de ambas monarquías, se enmarca en la firma del Tratado de Paz de los Pirineos, de vital importancia en el devenir de los cambios hegemónicos del continente, y que se rubricaría con los esponsales del rey francés con la hija del monarca español. La magnificencia del evento tendrá su igual reflejo en el tratamiento de ambos grabados, en una clara manifestación del carácter estratégico de la cartografía. Este tratamiento se define por el enfatizamiento del detalle y la ornamentación de la

hoja, así como el importante número de ilustraciones menores que completan los planos. Es la resultante del grado de consideración del hecho histórico. Ambos grabados, pertenecen a la obra de Sebastian de Pontault "*Traité des conquêtes de Louis le Grand*" (véase 267UM y 1471UM, p. 689).

Los restantes ejemplares se recogen en la colección de cartas náuticas presentes en el fondo cartográfico. 66 planos y mapas que recogen, en su mayor parte, la totalidad del litoral cantábrico y de la costa del golfo de Bizkaia. Las cartas se reparten en un marco temporal que cubre cuatrocientos años de representaciones marinas. Desde el "*Caerte Vende Lee Custen van Acazon en Blscaie met heure havenem en opdoeninghe van en geberchten*" (v. 213UM, p. 719), del holandés Lucas Jan Wagenaer, e impreso en 1583, hasta el levantamiento del Puerto de San Sebastian de 1973, por parte del Instituto Hidrográfico de la Marina, tienen cabida las singulares percepciones y tratamientos de cada una de las escuelas cartográficas dominantes en cada época, la evolución de tecnologías y técnicas en la elaboración de los soportes y modos de impresión, así como el fin mismo de las cartas náuticas.

En estos márgenes, se presentan un importante número de cartas con representaciones de pesquerías y caladeros de la zona de Gran Sol e inmediaciones, en su mayor parte cedidas y donadas por armadores y propietarios de navíos, que realizaban sus actividades pesqueras en aquellos espacios marinos.

Espacios tan distantes entre sí como Canadá, Irlanda, Italia, el Caribe, el extremo sur del continente americano, la fachada atlántica de África, así como diversos puntos de la Micronesia, permiten a la colección cubrir una gran parte del orbe, evidente muestra de la riqueza cualitativa y cuantitativa de este fondo documental.





A través de la colección cartográfica del Untzi Museoa-Museo Naval, el usuario tendrá una nueva imagen de los sistemas urbanos, así como los procesos que se han dado hasta alcanzar las actuales disposiciones estructurales. La cartografía urbana elevará a nuestros ojos elementos arquitectónicos que explicarían la actual disposición callejera de nuestras ciudades y localidades. Son base fundamental para la teorización de las presentes ordenaciones urbanas. Podrá trasladarse a la visión que los contemporáneos tenían de su entorno, desde los paisajes locales, a aquellos que abarcan amplios espacios territoriales. Se nos mostrará la evolución de los espacios administrativos y políticos, fundamentando los actuales trazados de los límites nacionales.

Son múltiples las técnicas de impresión y dibujo que se pueden implicar en cinco siglos de elaboración cartográfica. Sin duda, los elementos presentes en la colección del Untzi Museoa-Museo Naval, recogen los principales recursos técnicos para el traslado de un espacio geográfico a un soporte físico. Podemos distinguir, entre aquellos que han requerido de una impresión mecánica (grabados, litografías y otros), y aquellos elaborados a mano alzada (manuscritos). Entre las primeras, los 87 grabados representan más de la mitad de los ejemplares cartográficos, mientras que las escasas 13 litografías presentes en la colección, justifican su número en la inmediatez temporal de su aparición como técnica de imprenta (Aloys Senefelder, 1796). Los restantes documentos, hasta alcanzar un total de 34 ejemplares, se reparten entre cromolitografías (variante para la impresión en color de la litografía –Godefroy, 1835–), y numerosos procedimientos gráficos industriales utilizados para alzamientos cartográficos durante el siglo XX.

Es obvia la mayoritaria presencia de grabados, en cuanto que sus límites de actuación, en el recorrido histórico de la cartografía, son los más amplios en relación al resto de las técnicas de imprenta utilizadas, muy marginadas temporalmente.

Los grabados de la escuela holandesa de los siglos XVI y XVII son los más valiosos de la colección del Untzi Museoa-Museo Naval, tanto por su antigüedad, como por los caracteres intrínsecos de esta escuela. La rica ornamentación en los marcos y las cartelas, así como la inevitable presencia de ilustraciones menores que iluminan la hoja, convierten a los grabados holandeses en verdaderos cuadros cartográficos. Singulares, la “*Hispaniae regiones nova descriptio*” de Sebastian Munster, editado aproximadamente en 1550 y primera recuperación europea de la “*Geographica*” de Ptolomeo (v. 510UM, p. 711); y la “*Nova et exactissima descriptio nobilis provinciae Guipuscoauae in partibus Hispaniae sita*” de Gerard Jode (v. 3589UM, p. 666), editado en la ciudad de Amberes en el año 1578, siendo esta la primera reproducción exenta, y conocida, de la provincia de Gipuzkoa.

De los escasos ejemplares litográficos existentes, sobresale la “Carta topográfica de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa” (v. 3332UM, p. 667) de José Joaquín de Olazabal y Francisco de Palacios realizado en 1836. Recoge una de las primeras reproducciones de Gipuzkoa tras la división territorial en provincias de Javier de Burgos, en el año 1833.

De las restantes técnicas de impresión localizables en la colección, llama la atención los ejemplares cromolitografiados, con la innovadora presencia de procedimientos mecánicos para la impresión cromática, y que obvian la necesidad de las recurrentes aguadas para la iluminación de las hojas cartográficas. La aparición de este elemento cromático en mapas y planos supone un avance cualitativo en la visualización de los mismos. Se amplía la capacidad informativa de la hoja, con inclusión de claves cromáticas, que se suman a las clásicas claves gráficas y alfanuméricas para su uso como identificadores de diversos elementos del plano.

Por su singularidad estructural, destaca la hoja guipuzcoana de la colección provincial de Francisco Boronat y Satorre, editada en la segunda mitad del siglo XIX (v. 3602UM, p. 669). A escala local, significar un callejero de San Sebastian del año 1924 (v. 270UM, p. 679).

En este caso, la presencia del color se limita a testimoniar el valor estético de la hoja. Los manuscritos, un total de 30, es el otro gran grupo de planos y mapas de la colección, de acuerdo al criterio de técnica utilizada en la elaboración de la hoja cartográfica. Los manuscritos, o levantamientos a mano alzada, suelen venir dados en respuesta a una necesidad inmediata, o bien al requerimiento de un alto nivel del detalle y elaboración del producto cartográfico. En su mayor parte, al menos hasta la segunda mitad del siglo XIX, estos requerimientos parten de la oficialía castrense, necesitada de una precisión topográfica, que no llegaban a alcanzar las técnicas de impresión mecánicas. Los estamentos militares no requieren de un alto volumen de ejemplares, que obligase el costoso uso de una impresión mecánica, su exigencia se limitaba a la morfología del documento más que a la cantidad del mismo.

Los niveles de elaboración alcanzarían altas cotas cualitativas. Los diseños manuscritos no solo recogen los conocimientos topográficos del ingeniero, sino que, igualmente, muestran el virtuosismo del mismo, en un alarde máximo del dominio de la delineación y de las técnicas pictóricas.

Un alto porcentaje de los manuscritos se contextualizan en eventos político-militares o proyectos castrenses con representación de elementos arquitectónicos de naturaleza defensiva. De entre los iniciales, reseñar, entre otros, el compendio del ingeniero francés Berard, con levantamientos puntuales de distintas posiciones del espacio guipuzcoano, en el periodo de invasión gala de este territorio, durante la Guerra de Convención, entre los años 1793-1795 (v. 209UM, 210UM y 247UM, p. 693, 674 y 675). Otro ingeniero francés, Prudhomme, realiza un alzamiento parcial de la plaza donostiarra (v. 206UM, p. 674).

Sin rúbrica, se contextualizan en este episodio bélico, un plano del Convento de los Agustinos en Hernani (v. 204 UM, p. 694), y un bello excelente ejemplar, que representa la planta del puerto y rada de la localidad costera de Guetaria (v. 201UM, p. 695) en el que se puede contemplar la posición de las baterías dispuestas en la población, y el alcance de tiro de las mismas.

En otro orden, son numerosas las representaciones cenitales de poblaciones guipuzcoanas, mediante el uso de plumilla, principalmente de aquellas que tienen una consideración altamente estratégica para los estamentos militares. Así, no es infrecuente contemplar ilustraciones en planta de entramados urbanos como los de Fuenterrabía (v. 249UM, 250UM, 250UM y 269UM, pp. 691 y 692) y San Sebastián (v. 247UM, 253UM, 255UM, 262UM, 264UM y 265UM, pp. 674, 675 y 676), a los que habría que añadir, por compartir temática, ejemplares realizados por impresión mecánica, como grabados, litografías y cromolitografías.

Los manuscritos menos elaborados desarrollan morfologías de trazado sencillo, con una capacidad informativa más restringida, sujeto a las necesidades solicitadas para su levantamiento.

Como ejemplo aglutinador de los distintos criterios que se han utilizado para conocer los caracteres estructurales de la colección cartográfica del museo donostiarra, se puede contemplar la evolución del tratamiento cartográfico de la localidad portuaria de Pasajes. No faltan ejemplares de esta población guipuzcoana, con una significativa presencia de documentos gráficos de la misma. Estos se datan en la línea temporal que marca la cartografía histórica moderna, que se inicia en el siglo XVI. Su condición portuaria explica el importante número de hojas, y la amplia distribución en el tiempo histórico, de la que disfruta. De los lineales ejemplares de la escuela francesa del setecientos, sobresale el grabado de uno de los grandes representantes de esta escuela, Nicolas de Fer, y su "*Plan de Port du Passage en Espagne (...)*" de 1694 (v. 215UM, p. 681), así como su coetáneo



francés “*B. du Passage*” de anónimo autor (v. 227UM, p. 681). La importancia del autor francés, se hace patente en su prolífica obra, y en la multiplicidad del número de ediciones realizadas, así como en la elevada cantidad de idiomas con las que se publicaron. El Untzi Museoa-Museo Naval posee un interesante ejemplar de inicios del siglo XVIII, con detalles no presentes en anteriores ediciones.

No faltan complejas representaciones del siglo pasado, ni las realizadas entre los siglos XVII y XVIII, de las que destaca la magnífica hoja cartográfica de Jacques Nicolas Bellin, “*Plan du port du Passage*” (v. 1489UM, p. 683). Esta pieza de la escuela francesa del setecientos, se incluye en la “*Petit Atlas Maritime, recueil des cartes et plan des Quatre Parties du Monde en cinq volumes*” de 1764, obra náutica de referencia de la época. El plano de Bellin se puede llegar a considerar como uno de los documentos cartográficos más preciados de la colección donostiarra. El compendio pasaitarra prosigue con ejemplares del siglo XIX y XX, que permiten al usuario de la colección, realizar un interesante ejercicio de visualización del proceso evolutivo del complejo portuario de la localidad, así como del entorno físico en el que se inscribe, y de los distintos tratamientos morfológicos formulados en quinientos años de representaciones cartográficas.

Por todo ello, tanto para su contemplación como ilustraciones históricas, como para base y fuente de estudios e investigaciones, las 164 hojas de la colección Untzi Museoa-Museo Naval se encuentran a disposición de los curiosos por la cartografía histórica.

3. LA HISTORIA DE LA CARTOGRAFÍA A TRAVÉS DE LOS FONDOS DEL UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL

La significativa colección cartográfica del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián cuenta con magníficos ejemplares que representan hitos en la línea de la historia cartográfica. Esta colección contempla un marco que abarca desde el alba de la era moderna hasta fines del siglo XX. Son, por tanto, 500 años de cartografía que exponen los cambios que se producen en la visión del entorno global por parte del hombre moderno, y el traslado de esta visión a un plano cartográfico. Actualmente, y de manera oficiosa, se considera el año 1901 como el límite temporal para que un documento cartográfico tenga la consideración de histórico. Se tratará por tanto de realizar un seguimiento, desde el siglo XVI hasta comienzos del siglo XX, de la ciencia cartográfica y sus relaciones con las distintas sociedades que evolucionan en este marco temporal.

Las coyunturas sociales, políticas y económicas de cada uno de estos hitos temporales tendrán su impronta en la morfología del documento cartográfico. Serán, entonces, los avatares que acaecen en la historia moderna, los que provoquen la aparición de los condicionantes que definirían el concepto cartográfico.

La contemplación de estas imágenes nos aproxima a conocer parte del componente psicológico de la sociedad en el transcurso de estos cuatro siglos. El devenir de esta sociedad tendrá un claro reflejo en la hoja cartográfica. La obligada modificación de la mentalidad del hombre europeo, en un momento en el que el espacio que conocía sufría espectaculares alteraciones, supone un importante salto evolutivo sobre la perspectiva que poseía el hombre sobre su posición y papel en el entorno en el que habitaba. Las nuevas teorías científicas, que se daban a conocer desde el siglo XVI, y el descubrimiento de “nuevos mundos” redimensionaban la presencia del papel del hombre en el globo terráqueo.

En este prolongado periplo temporal, la naturaleza del mapa presenta variaciones en lo que respecta a su funcionalidad. Son evidentes los saltos morfológicos que se producen a lo largo del tiempo, consecuentes al surgimiento de nuevas tecnologías y conocimientos, que modifican los caracteres externos del plano, su distribución y la representación del espacio en el mapa.

El concepto racionalista del mundo griego será retomado en el siglo XVI aplicándose a cualquier cuestión científica. La herencia griega será imprescindible para explicar la evolución cartográfica en este periodo. Norman J.W. Thrower asigna tres funciones a la ciencia cartográfica. Como herramienta para el conocimiento de los hechos espaciales, receptor de la información geográfica, y “como una herramienta de investigación fundamental que permite una comprensión de las distribuciones y relaciones geográficas, que, de otra manera no conoceríamos o lo haríamos de una forma muy imperfecta”¹.

La evolución del plano cartográfico contempla una singularidad evidente, la presencia de una dicotomía en la morfología del plano que recoge variables expositivos o materiales y variables científicos. La excepcionalidad surge en aquellos ejemplares en las que estas alcanzan un alto grado de excelencia. En la mayor parte de los casos, una de estas variables oscurece a la otra. Si marcásemos una línea del tiempo para la historia cartográfica, se podría observar como los valores expositivos alcanzan una mayor presencia, al iniciarse la aplicación científica en los preceptos de la ciencia cartográfica. En el transcurso de este tiempo, y con la apertura a nuevos conocimientos y medios técnicos, la variable científica se posiciona como valor fundamental en el espacio cartográfico, en detrimento del concepto expositivo o material que pierde su posición, y que conlleva, por tanto, a una redefinición de las funcionalidades cartográficas.

3.1. Orígenes de la cartografía moderna

Finalizado el periodo medieval en Europa, y con el Renacimiento como base para un nuevo modelo de pensamiento en el continente, la ciencia cartográfica se asienta como tal con firmes pilares. Aun manteniendo cierta resistencia a abandonar los modelos cartográficos del periodo anterior, esta resistencia declinará ante una serie de sucesos que acaecen en este tiempo: los nuevos estudios realizados sobre la obra *Geographica* de Ptolomeo, la aparición de la imprenta, y las nuevas rutas ultramarinas abiertas por las coronas ibéricas.

Hasta 1440 no se realizarían las traducciones latinas de la obra del geógrafo heleno. En su estudio se puede comprobar la superioridad de la obra ptolemaica sobre lo realizado hasta la fecha. Obviando aquellos errores localizables en el mapa de Ptolomeo, su obra supondría un peso específico de importancia en la nueva cartografía, con un uso recurrente de la imprenta para la edición de sus trabajos. Esta herramienta revolucionaria presentaría una resultante bivalente, la de reducir los costes de edición, y la de, y quizás la más significativa, obtener la capacidad de producir copias idénticas, aumentando de esta manera la calidad de las hojas cartográficas, aspecto este imposible de alcanzar con la técnica manuscrita².

Los descubrimientos de nuevas tierras supone el tercer pilar de la cartografía moderna. En una breve franja de tiempo, las tierras conocidas se expanden 180° sobre lo que hasta entonces se tenía conocimiento. Serán aquellas naciones quienes inicien las nuevas exploraciones extracontinentales, los que generen una cartografía, que por su alta calidad, y por ser las únicas disponibles, tengan su debida consideración por el resto de los estados europeos. Llegada la confirmación que los nuevos espacios descubiertos pertenecen a un continente que hasta entonces no se tenía conocimiento, estos estados buscarán sus opciones sobre el nuevo territorio con la base de la cartografía existente. La necesidad de prescindir de esa dependencia, implicaría la necesidad de crear una cartografía propia, nacional, ya que el celo español y portugués por la distribución de su producción cartográfica, más allá de sus fronteras, impedía el acceso a esta desde el exterior. La obra

¹ THROWER, Norman J.W.: Mapas y civilización. Historia de la cartografía en su contexto cultural y social, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2002.

² En realidad, las primeras ediciones cartográficas realizadas mediante el uso de la imprenta presentaban ciertas deficiencias, por el uso de la madera para el soporte del grabado, siendo sustituida, inicialmente, por el cobre, como materia prima para la técnica del grabado.



portulana del piloto español Juan de la Cosa será la referencia inicial para la producción europea, aunque la inclinación mayoritaria de los nuevos autores sería la de ir abandonando la técnica manuscrita para optar por el grabado³. El trabajo de Martin Waldseemüller (1470-1520) estaría influenciado por los escritos presentes en el *Novus Orbis* de Americo Vespucci. El sacerdote-cartógrafo alemán se inclinó por elaborar mapas de grandes dimensiones, compuestos por distintas hojas superpuestas entre sí. La fuerte influencia que la obra de Vespucci ejerció en la cartografía de Waldseemüller, condicionó a bautizar con el nombre del descubridor de origen italiano, las tierras recién descubiertas⁴.

3.2. Gerard Mercator y la escuela holandesa en el siglo XVI y XVII

Mientras la corona española impulsaba la actividad colonizadora en tierras americanas, no olvidaba sus herencias territoriales en Europa, frutos de las políticas matrimoniales de los Reyes Católicos y la casa de los Habsburgo. Resultado de éstas, sería la posesión de una serie de enclaves y territorios repartidos por el viejo continente. Sin duda, los más preciados de los mismos serían los localizados en los Países Bajos. Durante al menos 150 años, Holanda sería el escenario de continuas contiendas militares, en las que se implicarían las mayores potencias europeas.

En este inestable marco político tendría cabida un importante impulso económico y artístico en los Países Bajos. La ciencia cartográfica será uno de los principales beneficiarios de este impulso, situando a la escuela holandesa como la más avanzada del continente, que no abandonará hasta mediados del siglo XVII.

A pesar de que mantenían la tradición manuscrita de las escuelas española y portuguesa, la producción cartográfica holandesa se inclinó hacia la técnica del grabado y su máxima explotación. La industria holandesa inundaría Europa con su producción cartográfica, apreciada por su bajo coste y su alta calidad, de tal manera que prácticamente monopolizarían el mercado continental. Los beneficios no se hicieron esperar, y el resultante fue el establecimiento de una provechosa industria, con una alta competitividad, y con Ámsterdam como centro europeo de la cartografía. La consideración que sobre esta industria se tenía en la sociedad holandesa era máxima, tanto que para ésta, era una manifestación del pujante poder económico de las Provincias Unidas.

Se puede afirmar que la escuela holandesa debe su apogeo a un nombre: Gerard Kremer o Gerard Mercator. Conocido universalmente por la versión latinizada de su nombre, Gerard Mercator (1512-1594) nace en la ciudad de Amberes, sexto hijo de una familia modesta, cuya cabeza era partidario de la corona española y que influyó, necesariamente para que gran parte del trabajo de Mercator estuviera destinado a las monarquías de Carlos V y Felipe II. A pesar de este posicionamiento, Mercator tendría el respeto y la consideración de cartógrafos compatriotas que no mantenían la misma sintonía política.

La vida de Mercator abarcaría la práctica totalidad del siglo XVI, periodo de grandes transformaciones en todos los ámbitos de la política social, económica y religiosa. Sería el siglo en el que gracias a los nuevos descubrimientos geográficos, naciese la necesidad de un redimensionamiento del espacio conocido, del establecimiento de un debate sobre, hasta

³ Los primeros grabados con representación de las tierras americanas se realizaron en la ciudad de Florencia, alrededor del año 1506, siendo sus autores Giovanni Contarini y el grabador Francisco Roselli. Las diferencias con la obra de Juan de la Cosa no se ceñía, únicamente, en la elección de la técnica utilizada, sino que incluía la presencia de un sistema de paralelos y meridianos, ya presente en la obra ptolemaica, y en el uso de una proyección cartográfica, para que la representación de un nuevo mundo fuese rigurosamente factible.

⁴ En ediciones posteriores, Martin Waldseemüller quiso rectificar este hecho, eliminando el nombre de Americo sobre el nuevo continente. Sin embargo, la rápida reproducción de la primera edición del mapa en el resto de Europa, impidió que se alcanzase esa rectificación.

el momento, la indiscutible cuestión de la religiosidad, así como la inclusión de nuevas proyecciones económicas y del renacimiento del conocimiento científico.

Esta situación no era ajena al trabajo de Mercator. En diversos momentos de su vida fue acusado de herejía y tratado como reo en diversas prisiones eclesiásticas. Sin embargo, ello no fue obstáculo para continuar con su obra. La metodología de su trabajo se basaba en el estudio pormenorizado de los autores clásicos, y en el fanatismo por las ciencias geográficas y matemáticas. Con el tiempo, empezó a cuestionarse las teorías clásicas, al tiempo que accedía a los escritos de Copérnico, Gemma Frisius, Petrus Aprianus y otros autores coetáneos. La realidad aristotélica se quedaba sin argumentos para explicar las nuevas realidades científicas, mientras que Ptolomeo sobrevivía gracias a parte de su argumentación teórica, y especialmente por la aplicación de una proyección necesaria para el traslado de un espacio terrestre a una superficie plana.

Tras iniciarse en la producción de globos terráqueos y celestes basados en los postulados copernicanos, Mercator tuvo la oportunidad de cumplir la petición de una importante clientela demandante de sus productos cartográficos. Sus primeras publicaciones recogían Tierra Santa y otros emplazamientos bíblicos. Ejemplos estos de un trabajo de síntesis, cálculo y asimilación, premisas que mantendría en posteriores obras, estas representaciones de Tierra Santa serían mapas referencia entre los estudiosos bíblicos. Tras afianzar una importante clientela, en la que se incluía la corte imperial, su ambición profesional le determinó a ampliar la superficie terrestre a cartografiar. Inició el diseño de un atlas universal distribuido en varios volúmenes, el *Atlas Sive Cosmographicae Meditationes de Fabrica mundi et fabricati figura*. Mantiene una línea continuista en la concepción geográfica de Ptolomeo, subsanando aquellos errores presentes en la obra clásica. Lamentablemente, no alcanza a concluir su obra en vida, debiendo esperar al año posterior a su fallecimiento para disponer de su trabajo final, gracias a la acción de hijo Rumold.

Dos aspectos novedosos presentan este compendio cartográfico: la implantación de un sistema de proyección cartográfica, resuelto con una red de paralelos y meridianos perpendiculares entre sí, y que revolucionaría los sistemas de localización; y el primer uso del término *Atlas* como denominación a un conjunto de mapas y planos.

Tras su fallecimiento, sus descendientes continuaron con su obra, hasta que finalmente, en el año 1604 el editor Jadocus Hondius adquirió las planchas creadas por Mercator. Con ellas reeditaría la obra del genial geógrafo, ampliada y parcialmente corregida, en 1606 (v. 246UM, 236UM, 240UM, pp. 696 y 711), con posteriores ediciones en francés, holandés y alemán. De esta manera, Hondius liga su apellido al de Mercator, y crea de esta manera una interesada marca comercial. Tendría que hacer valer su trabajo frente al *Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelius (1527-1598) coetáneo y amigo personal de Mercator, que publicaría en 1570 el primer compendio de mapas moderno, con un éxito tal, que se vio obligado a realizar reediciones de manera casi inmediata. Frente a ello, Hondius varía las dimensiones del formato, reduciendo los costes, e incorporando nuevas hojas cartográficas, alcanzando una mayor funcionalidad y una amplia aceptación popular. Esta edición sería conocida como *Atlas Minor* y se reeditaría hasta el año 1738.

A partir del año 1628, y con el deceso de Jadocus Hondius, en 1612, sus herederos se asociarían con Jan Janzsson o Johannes Janssonius (1588-1664), aportando éste una importante contribución en las futuras ediciones, incluyéndose con los nombres de Mercator y Hondius en las siguientes publicaciones (v. 224UM, 509UM, pp. 710 y 711).

Petrus Bertius o Peter Beers (1565-1629) es partícipe de la industria cartográfica holandesa. Imparte, inicialmente, magisterio en matemáticas, y trabaja como bibliotecario en la ciudad de Linden. Sus inicios cartográficos son prometedores, llamando la atención de la corte parisina de Luis XIII, siendo nombrado cosmógrafo real, y en la que permanecería hasta su



fallecimiento. Su primera obra, *Tabularum geographicum contractarum libri septum* (v. 219UM, p. 697) está tomado del *Caert-Thresoor* de Barent Langenes que se editó en Middleburgh (Inglaterra) en 1598. Obra, que como en el caso del *Atlas Minor* de Hondius, se presentó en formato reducido, en un intento de rivalizar las ediciones cartográficas de Ortelius. Los mapas de Bertius serían inicialmente editados por Jadocus Hondius y Pieter van der Keere hasta alcanzar la tercera edición de 1616, momento a partir del cual serían sucedidos por el heredero de Hondius y Salomon Rogiers.

La exitosa edición del *Theatrum Orbis Terrarum* de Abraham Ortelius no pasaría desapercibida para los distintos editores holandeses, tras el deceso de su autor. Sería Willem Janszoon Blaeu (1571-1638) quien adquiriría las planchas originales. Con ellas, mantendría el trabajo original de Ortelius durante las siguientes décadas, a través de sus descendientes. Las distintas ediciones verían modificadas sus cabeceras, manteniendo el título original de *Theatrum Orbis Terrarum, sive Atlas Novus* (v. 241UM, p. 712), para incluir, finalmente, los más cercanos *Atlas Minor* y *Atlas Novus* (v. 244UM, 220UM, 239UM, pp. 697 y 698). El trabajo de Blaeu tendría continuidad en la persona de su hijo Joan o Goan (1596-1673), que completaría en 1665 el conocido como *Atlas Maior*, una obra de 11 volúmenes, que recoge un total de 544 mapas.

El imaginario de autores holandeses se completan con nombres como los de Pieter Goos (1616-1675), cartógrafo especializado en la representación de espacios marinos y costeros, que reuniría en su obra fundamental *Zee-Atlas* (v. 504UM, p. 719), trabajo revolucionario conocido por su condición como libro piloto para la navegación. La obra de Lucas Janszoon Waghenaer (1534-1608) ofrece resultados tan espectaculares como los de sus coetáneos. Precede a Pieter Goos en la reproducción de costas, especialmente las localizadas en el norte y el oeste del continente europeo (v. 213UM, p. 719). Su título *Spiegel der Zeeraer* es considerado el primer atlas marino (1584), y aún constanding singulares errores, obtiene una importante difusión, editándose en cinco idiomas en el año 1592.

A diferencia de la mayoría de los autores holandeses, no se dispone de referencias de Iohannes van Loon (1611-1686). Su obra más significativa *Klaer-Lichtende Noort-Star Oste Zee-Atlas* (v. 518UM, p. 705), no permite realizar una relación precisa de su historia editorial. Inicialmente, se data en el año 1661 como la fecha de su primera edición, sospechando que el año 1668 determinaría el fin de esta impresión cartográfica. Son atlas con 34 hojas en cada ejemplar. Lamentablemente, el reducido número de ejemplares supervivientes impide establecer la metodología de trabajo de este particular autor.

Sebastian Munster (1488-1552) representa el inicio de la escuela cartográfica holandesa. A pesar de contemplar una actitud multidisciplinar, en su trabajo como cosmógrafo remitió su labor a los postulados de Ptolomeo. Su *Cosmographia* de Ptolomeo (v. 510UM, p. 710) se ilustra con grabados de alta calidad, que desde la primera edición de 1544 se volvería a publicar en distintos idiomas. Los resultados presentarían una significativa riqueza ornamental, con un tratamiento original de los conjuntos de edificaciones en las representaciones urbanas.

Ámsterdam representaba el centro europeo de la ciencia cartográfica. Sin embargo, existían otros focos donde se fomentaba la competitividad en la industria cartográfica residente en esta ciudad. El principal de ellos se localizaría en la ciudad de Amberes. La ciudad belga se decantaba con la política del imperio. Durante el siglo XVI y XVII sería base del ejército imperial en sus incursiones contra los rebeldes holandeses. Ciudad floreciente desde el periodo medieval, en ella se establecerían autores que rivalizarían con los establecimientos de Ámsterdam. Esta rivalidad no suponía ningún impedimento para que la ciudad belga suministrase parte del trabajo, que posteriormente se editaría en Ámsterdam, reconocimiento tácito de la calidad de los mismos.

Ejemplo de esta situación, es el caso de Joris o George Hoefnagel (1542-1602). En realidad la labor de Hoefnagel trataba la cuestión artística de la obra cartográfica. Especialmente dotado para el trabajo con el grabado, aportó ilustraciones para el *Theatrum orbis terrarum* (v. 225UM, p.666) de Abraham Ortelius y en el *Civitates orbis terrarum* de Braun.

Ajeno a Hoefnagel, se encuentra la labor de Gerard de Jode (1509-1591). Ejerció como cartógrafo, editor e impresor en Amberes. En vano, su trabajo intentó competir con la obra de Ortelius y Mercator, y a pesar de realizar continuas mejoras en el mismo, nunca llegó a rivalizar con estos. Su obra *Speculum orbis terrarum* (v. 3589UM, p.....) no alcanzaba la calidad que presentaban el *Theatrum orbis terrarum* de Ortelius y el *Atlas sive Cosmographicae Meditationes de Fabrica mundi et fabricato figura* de Mercator. Su fallecimiento impidió la finalización de una serie de nuevas planchas para futuras ediciones. Su hijo Cornelius reeditaría, nuevas ediciones, sin mucho éxito, con el material terminado por su progenitor.

3.3. La escuela francesa y la cartografía científica

Los trabajos de Galileo Galilei marcan un punto de inflexión en el espíritu científico de la Europa del siglo XVII. Se reconoce una nueva conciencia y actitud hacia el tratamiento de la ciencia. La presencia de Francia como máxima potencia en el continente marca una nueva política academicista patrocinada por Luis XIII y Luis XIV, a mayor gloria de la nación. Las nuevas corrientes nacionalistas que se instalan en cada una de las cortes europeas, no se reflejan exclusivamente en la potencia de sus ejércitos, sino que igualmente las artes y las ciencias empiezan a ser consideradas como elementos integrantes de las políticas de estado. Francia cristalizará este interés con la creación de la Académie Royale des Sciences en el año 1666, bajo la mano protectora del primer ministro Jean Baptiste Colbert. La promoción de los estudios científicos alcanzó la ciencia cartográfica, en especial por el espectacular avance del conocimiento geográfico. Los derroteros del uso cartográfico se ampliarían a partir de los planteados en el siglo XVI y primera mitad del siglo XVII.

La cartografía se presenta como una nueva herramienta económica para provecho del estado. Norman J.W. Thrower divide la nueva cartografía en cinco distintos campos, "(...) cartografía catastral, la itineraria, la temática, la hidrográfica y la topográfica". La colección del Untzi Museoa-Museo Naval, que recoge ejemplares de este periodo, abarca, en su mayor parte, los dos últimos campos.

La cartografía costera es vital para conformar una visión completa de la noción de estado que se primaba en las cortes europeas. Francia con su amplia franja litoral realizó un levantamiento de la misma, en colaboración con el Observatorio Astronómico de París. El resultado de este complejo proceso se recopilaría en la obra *Le Neptune français, ou Atlas nouveau des cartes marines* en el año 1693 (v. 266UM, 217UM, p. 705 y 721). El absoluto apoyo del estado, y el respaldo de la comunidad científica francesa, otorga a la cartografía hidrográfica de este país un importante avance en la morfología de las cartas náuticas, con un alto contraste con los ejemplares ingleses, sujetos casi exclusivamente a la iniciativa privada. Política ésta, que se verá prontamente rectificada, con la paulatina presencia de Inglaterra como nueva potencia hegemónica.

El reconocimiento de la existencia de nuevas tierras localizables más allá de los límites hasta entonces admitidos, excita un creciente interés geográfico por estos nuevos espacios, en el que no es ajeno el interés político, dándose los primeros pasos de la colonización decimonónica. La cartografía náutica tendrá en este periodo su "edad de oro", multiplicándose su producción, e introduciéndose novedosos elementos teóricos y tecnológicos.



Se realizan distintas expediciones que parten desde Europa, principalmente, hacia África, Asia y las tierras no conocidas de Oceanía. Hasta este momento, excepto el espacio septentrional del continente, América había sido extensamente cartografiada, trasladándose el foco cartográfico hacia los espacios citados. Los datos obtenidos de estas expediciones se tratan en las academias y su resultante se reflejaría en la edición de excelsos atlas. Louis Renard (1678-1746) publicaría en Ámsterdam, abandonó Francia por su condición de hugonote, el *Atlas de Navegation et du Commerce*; René Bougard editaría la *Petit flambeau de la mer*, manual náutico que albergaba un total de 67 cartas náuticas y cuya utilización pedagógica en las escuelas marinas se prolongaría hasta mediados del siglo XIX, y Jean Nicolás Bellin (1703-1772), inspector del Departamento de la Marina y autoridad en el Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, con su obra *Hidrographie Française: Recueil des cartes marines générales et particulières* (v. 523UM, p. 722) y *Le Petit Atlas Maritime recueil de Cartes et plans des Quatre Parties du Monde* (v. 226UM, 1489UM, 243UM, pp. 691, 683 y 672) y la reedición corregida de 1759 del *Neptune Française* de Pierre Mortier (v. 217UM, p. 721). A ello, se añaden los trabajos de los exploradores Lois-Anttoine de Bouganville (1729-1811) y Jean-François de Galaup, conde de La Perousse (1741-1788), que enriquecerían el patrimonio cartográfico del Service Hydrographique de la Marine.

El ejemplo de Francia, será observado por el resto de las potencias europeas que aplicaran la metodología cartográfica gala, con pequeñas variantes, como suya propia, obteniendo resultados comparables con aquellos que se editaban en Francia. Gran Bretaña, que hasta mediados del siglo se había mantenido atrasada, realizará un notable avance, gracias a la iniciativa de la Royal Society de Londres y las expediciones de James Cook por Oceanía. Holanda, con sus recientes posesiones en el Extremo Oriente (Java, Nueva Guinea,...), mantiene su histórica industria cartográfica con importantes trabajos náuticos, que recogen gran parte de la metodología cartográfica de principios del siglo XVII. Isaac de Graaf edita, en siete volúmenes, un atlas náutico para la recién fundada Unión holandesa de las Indias Orientales, que aglutinaría básicamente la producción cartográfica holandesa.

España se suma a este espíritu explorador, y dirige su atención al Océano Pacífico donde mantiene bases territoriales (Filipinas, Islas Carolinas,...), destacándose los viajes científicos de Juan José Pérez Hernández y Gonzalo López de Haro a través del Pacífico Oriental, pero especialmente la dirigida por Alejandro Malaspina (1754-1809). Los resultados cartográficos de ésta fueron espectaculares, completándose un amplio espacio del Pacífico Central, con un levantamiento de unas 60 nuevas cartas náuticas, que sin embargo, por una nefasta política gubernamental, sólo se reunirían 34 en un Atlas.

La exploración del Pacífico no restaría el estudio cartográfico de otros teatros marinos. Compañero de Tomás López en sus estudios sobre técnicas de grabado en París, Juan de la Cruz Cano y Olmedilla (1752-1792) participó en distintas expediciones que recorrieron el cono sur americano, levantando planos y cartas náuticas de las tierras localizadas en estas latitudes. Su obra, considerada como la de mayor calidad del territorio sudamericano, está representada por la *Carta de las costas de la provincia de Buenos Aires, Plano de Belgrado, Semlin y contornos* y *Mapa del Estrecho de Magallanes* (v. 681UM, p. 740).

Vicente Tofiño San Miguel (1732-1795) es el máximo exponente de la producción cartográfica náutica en España. Aunque sus levantamientos se restringen a la península y a territorios circundantes, la calidad de sus cartas náuticas superaría a cualquier ejemplar cartográfico contemporáneo. Sería referencia para los organismos cartográficos del resto de los estados europeos, que se preocuparían en publicaciones ediciones propias de la obra de Tofiño (v. 524UM, 237UM, 3192UM, 3870UM, pp. 7047, 673 y 683). La obra más importante del autor, el *Atlas hidrográfico de las costas de España en el océano Atlántico, la costa de Portugal, parte de la de África y las Islas Canarias, Terceras y de Cabo Verde* (v. 260UM, p. 706) y *Atlas Marítimo de España y sus derroteros* (v. 237UM, 3192UM, pp. 673 y 683)

servirán como referencia y base de futuros levantamientos náuticos, que se prolongarían hasta finales del siglo XIX.

Entre los siglos XVII y XVIII se puede considerar a Francia como una potencia preeminentemente continental, pero discutiblemente marítima. Pareja a esta situación, es su consideración como foco prioritario del estudio y producción cartográfica. Los desarrollos de esta ciencia se basan en los avances metodológicos, en la aparición de nuevas tecnologías e instrumentos ligados a la cartografía, pero también con una constante supervisión gubernamental, que a través de la Académie Royale, le otorgaba una consideración estratégica, posicionándola bajo protección estatal. Estos avances metodológicos desarrollados por la escuela francesa serían vistos por el resto de las naciones como modelos adaptables para sus escuelas cartográficas. Paradójicamente, el padre de la cartografía topográfica francesa sería el italiano Giovanni Domenico, conocido posteriormente como Jean-Dominique Cassini (1625-1712), que aceptando la invitación de la Académie Royale de París, realizaría un planisferio terrestre a escala inusualmente reducida, instalándolo en Observatorio de París. Este se convertiría en destino obligatorio para un gran número de cartógrafos europeos.

Desde el siglo XVI ya existía un interés por la representación cartográfica de los territorios nacionales. Se germinaba la consolidación de los estados-nación y era necesario un documento acreditativo de los límites de los mismos, y ello convierte a la ciencia cartográfica en una necesidad estratégica. Se multiplican las representaciones territoriales que abarcaban estos límites nacionales. Sin embargo, Cassini inicia el primer levantamiento topográfico de Francia, plausible por la utilización de mejores técnicas, así como de una instrumentación más perfeccionada y una aplicación de criterios más rigurosos. Su experiencia en la localización astronómica le permite la determinación de la longitud geográfica de una forma exacta, mejorando de este modo la localización de diferentes territorios. Sin embargo, fue necesario establecer expediciones a diferentes puntos del planeta, para confirmar los postulados de Isaac Newton sobre el achatamiento del globo y su implicación en el cálculo del grado de latitud. Confirmadas las teorizaciones de Newton, se procederá al levantamiento topográfico de Francia.

El testigo de la obra de Cassini sería tomado por un importante número de cartógrafos franceses, que extenderían la obra del cartógrafo de origen italiano hasta el periodo revolucionario de 1789.

Cartógrafos como Jean Baptiste Nolin (1657-1708) (v. 261UM, p. 713), Nicolás de Fer (1646-1720), cuya obra abarca un importante número de títulos como *Cartes et descriptions generales et particulares pour l'intelligence des affaires du temps, au sujet de la Succession de la Couronne du Espagne: en Europe, en Asie et Amerique* (v. 3594UM, p. 714), *Les forces de l'Europe ou description des principales villes: avec leurs fortifications dessinées par les meilleurs...* (v. 228UM, 229UM, pp. 682), *Table des forces de l'Europe, avec un introduction a la fortification, compose de 194 plans de villes le plus considerables du monde,...* (v. 230UM, p. 672) e *Introduction a la fortification* (v. 235UM, p. 690); M. Roussel (v. 3596UM, p. 715), Sebastian de Pontault Bealieu (1612-1674), de oficio grabador, (v. 267UM, 1471UM, pp. 689), y los insignes Robert de Vaugondy (1688-1766) y su hijo Didier Robert de Vaugondy (1723-1786), que participan en la corrección de las coordenadas geográficas de numerosas hojas cartográficas, gracias a los resultados obtenidos en este campo (v. 520UM, p. 715), manteniendo y ampliando la cartografía francesa moderna, que había puesto sus bases en los trabajos Nicolás Sanson d'Abbeville (1600-1667) y en los ya citados de Jean Dominique Cassini.

En la medida que el arte de la guerra evolucionaba de manera tan precipitada, se generarían efectos profundos y duraderos sobre la cartografía. La necesidad de ésta como herramienta para los desarrollos bélicos condicionó la consolidación de la figura del



ingeniero-topógrafo militar. La evolución de los ejércitos modernos, ampliándose en número y tornándose en complejidad en cuanto a sus estructuras se refiere, obliga al máximo desarrollo de este cuerpo militar con el absoluto beneplácito de los estados mayores. Era indispensable asegurarse una información gráfica, no sólo del espacio físico donde se desarrollasen las acciones bélicas, sino igualmente de los nuevos elementos fortificados que se habían instalado en los planos urbanos europeos, revolucionando los sistemas defensivos de la ciudad. La febril actividad constructora de los nuevos sistemas defensivos urbanos, eleva la posición del ingeniero, que se ve obligado al desempeño de funciones cartográficas y, en múltiples ocasiones, implicándose en proyectos que distaban del mero levantamiento de planos urbanos.

La actividad cartográfica se multiplicaba en periodos de enfrentamientos bélicos por las exigencias de los estamentos militares, centrándose principalmente en la renovación y actualización del material gráfico existente de los espacios y fortificaciones que servirían como teatros de distintas acciones militares (v. 250UM/251UM/269UM/256UM, p. 692 y 700). Ejemplo de ello son los trabajos del ingeniero francés Berard (209UM/210UM/247UM, p. 693, 674 y 675), en el periodo de la Guerra de Convención (1793-1795).

La metodología francesa no tardaría en ser imitada por el resto del continente, obteniéndose excelentes obras de alta calidad. Sus autores se trasladarían frecuentemente a la capital francesa para obtener los conocimientos necesarios, en la mayor parte de las ocasiones bajo patrocinio gubernamental. El cartógrafo español Tomás López de Vargas (1730-1802) se trasladaría a París para trabajar bajo la supervisión del cartógrafo francés Juan Bautista Bourignon d'Anville, hasta adquirir los conocimientos deseados y volver a Madrid, donde finalmente ejercería (v. 238UM, 259UM, p. 702). Tomás López monopoliza la producción cartográfica española de la segunda mitad del siglo XVIII, de tal manera que los editores europeos apenas encuentran material alguno ajeno al cartógrafo madrileño, debiendo trabajar con sus reproducciones, como fuente obligada para sus productos cartográficos con reproducciones de la corona española. La colección del Untzi Museoa-Museo Naval posee, entre sus fondos, la hoja "*Provinciarum Guipuscoae, Alavae et Biscayae*" (v. 3330UM, p. 702), una edición, en francés, del año 1800, que recoge los tres territorios históricos, y que se basa en la información aportada por Tomás López, tal como se contempla en el documento francés. En semejante situación, se encontraría, el ya citado, Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, que acompañaría a Tomás López en este viaje de formación. De la escuela cartográfica española destacan autores como Manuel Salvador Carmona (1734-1820), que igualmente viajaría con Tomás López en su periplo parisino, aunque su labor se especializaría en la técnica del grabado. Sus trabajos se incluirían en obras generales como las de Vicente Tofiño (v. 260UM, p. 706). Eduardo Malo de Luque, seudónimo de Pedro Francisco Jiménez de Góngora y Lujan, duque de Almodóvar del Río (1727-1794), diplomático y enciclopedista, incluyó en su obra interrumpida *Historia política de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas* una cartografía relevante sobre distintos espacios americanos (v. 4354UM, p. 740), ilustrativos de las teorías del autor sobre la influencia de la colonización española en las civilizaciones precolombinas. Luis de Grian y Beza (v. 254UM, p. 692) y Felipe Bauzá y Cañas (1764-1834) completan los representantes de una excelente escuela cartográfica española, que tendría su continuidad durante el siglo XIX.

Holanda continua con su industria cartográfica en este periodo, gracias a la herencia recibida de la etapa anterior, y que sería recogida por cartógrafos como Frederick de Witt (1630-1706), que mantiene una posición transitoria entre la escuela tradicional y la nueva cartografía francesa, y cuya obra (v. 214UM, p. 720) sería reutilizada por otros autores como Pieter Mortier; Iohannes van Keulen (1654-1715) (v. 546UM, p. 721), y principalmente Pieter van der Aa (1659-1733) con su obra *Beschryving van Spajen en Portugal; waar in, op het naauwkeurigfte, al net geene, dat zoo ten opzigate...* (v. 222UM, p. 699), que tendría en su edición francesa de 1774 el significativo título en español de *Delicias de España y Portugal*.

En Italia, destaca la figura de Giacomo Cantelli da Vignola (1643-1695) con su trabajo *Atlas Mercurio Geografico, overo Guida in tutte le parti del Mundo* (v. 221UM, p. 699), mientras que Inglaterra se integra en la cartografía continental, en consonancia al papel político que irá obteniendo durante el siglo XVIII. Richard William Seale (1703-1762) será su principal valedor cartográfico (v. 517UM, p.722).

3.4. La cartografía postrevolucionaria. El nuevo concepto de la Cartografía

Hasta la derrota napoleónica en 1815, la cartografía mantenía la tipología que la caracterizaba desde el periodo de la Ilustración. A partir de este hito, la ciencia cartográfica empieza a reinventarse, para iniciar una serie de procesos que la conformaría en la ciencia tal actualmente se la conoce. En el periodo de las guerras napoleónicas, las demostraciones de que el modelo cartográfico del siglo XVIII era insuficiente para satisfacer las nuevas circunstancias económicas, sociales y políticas que la Revolución Industrial estaba generando, eran visiblemente evidentes.

Tras 1815, la ciencia cartográfica mantenía su condición de estratégica, política que en el transcurrir del siglo XIX iría perdiendo tal consideración. Hasta entonces, la producción cartográfica se mantiene en manos de los estamentos militares. La cartografía es una herramienta de seguridad nacional, una fuente de información privilegiada, y por tanto un elemento de poder. Los mapas topográficos nacionales son la respuesta a esa política. Es herramienta indispensable para establecer nuevas propuestas de organización territorial, a cualquier escala, económica e incluso social. Los levantamientos topográficos representan una descripción fiel del territorio, hasta donde las técnicas contemporáneas lo permiten, desde el cual se puede conocer los recursos del territorio, y, con ello, establecer cargas impositivas que se enmarcaban en las nuevas reformas fiscales y de hacienda que se realizaban en toda Europa. Francesc Nadal y Luis Arteaga⁵ aseveran que los mapas nacionales –los levantamientos topográficos– “junto al catastro y a la estadística, ocupará un lugar relevante en la retórica política del ochocientos”. Es una nueva cartografía “sin nombres”. Las grandes firmas del pasado desaparecen, con alguna excepción, dando paso a una maquinaria burocrática que dirigirá los modelos cartográficos, de acuerdo a las necesidades inmediatas del Estado. Para ello, se consolidan los cuerpos de ingenieros-geógrafos que se habían creado en las últimas décadas de la centuria ilustrada. Los levantamientos topográficos se sucederán en todo el continente, en el que cada nación fijará unas características propias de los mismos de acuerdo a sus pretensiones, y a su configuración territorial y física. Con la generación de los levantamientos topográficos se abre la posibilidad de implicar nuevas ciencias en la representación cartográfica, y con ello la **cartografía temática**.

Destacan el uso del suelo y la geología como aquellas ciencias que mayor provecho realizarán de la carta topográfica. Éstas se prodigan inicialmente en Gran Bretaña (John Cary, 1815), trasladándose al continente, al tiempo que los preceptos de la Revolución Industrial se iban instalando en suelo continental. En el transcurso de los años siguientes, se realizarían las primeras representaciones que implicarían a las ciencias económicas y sociales. Esta revolución en el concepto cartográfico, se verá acompañado por una evolución morfológica de la hoja cartográfica y con la aparición de una nueva simbología explicativa, que responde a las necesidades de las modernas representaciones.

Los trabajos y los descubrimientos del geógrafo alemán Alexander von Humboldt se encuentran íntimamente asociados a la cartografía temática. Sus representaciones ligadas a la geografía física, química, botánica, pero especialmente a la climatología revolucionan el

⁵ NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis: “Cartografía y Estado: los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX.” Proyecto PB87-0462005-02.CICYT.



panorama cartográfico europeo. En sus representaciones gráficas, Humboldt incluye líneas isotérmicas (líneas de igual temperatura), inaugurando una nueva metodología en el aporte de una información conceptual a través de la simbología. La representación del relieve se sistematiza definitivamente con la paulatina implantación de las curvas de nivel. Su uso ofrece una lectura de la altitud, e igualmente el cálculo de las pendientes del terreno. Se intensifica la integración de nuevas simbologías, especialmente los denominados círculos de proporcionalidad y líneas de flujo. Aparentemente, cualquier cuestión es factible de ser cartografiado, avanzando, de esta manera, los actuales Sistemas de Información Geográfica (SIG). Cuestiones médicas-sanitarias, de seguridad pública o de carácter social tienen su oportunidad cartográfica.

La cartografía del siglo XIX va a sacudirse definitivamente su patronazgo militar que mantenía desde mediados del siglo XVII. Las iniciativas privadas (v. 3334UM, p. 670) se suceden a medida que aumenta la demanda de este producto, por un público que poseía mayores posibilidades de acceso. Los diccionarios enciclopédicos se presentan como respuesta a esta demanda. La cartografía incluida en ellos se presenta como una herramienta auxiliar para ilustrar los conceptos que se encuentran en los mismos. La cartografía representada es muy diversa, en cuanto a la generalidad temática que se desarrollan en sus textos. Destacan en España, por su amplia distribución, el *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (v. 268UM, 3333UM, p. 668) de Pascual Madoz, donde se manifiesta la gran labor cartográfica realizada por Francisco Coello (1828-1898), uno de los grandes geógrafos y cartógrafos del novecientos, y fundador de algunas de las más importantes sociedades geográficas. Como se ha citado, en los casos cartográficos incluidos en este tipo de publicaciones se denota una merma en la calidad del producto al adjudicar una naturaleza ilustrativa al mismo. Coello obvia esta actitud, e introduce nuevas innovaciones, reglamentando las variables planimétricas en el diseño de planos urbanos. La validez de su trabajo se prolongará hasta las primeras décadas del siguiente siglo.

Por su singularidad y sus caracteres únicos es necesario nombrar la obra de Francisco Boronat y Satorre, *España Geográfica-Histórica ilustrada* (v. 3602UM, p. 669), que manteniendo el concepto enciclopédico de estos diccionarios, presenta una configuración ilustrada de la hoja muy peculiar, y muy al gusto de la demanda de la época.

Será en este periodo cuando se inicie una revolución en los sistemas de transporte, con la implantación del ferrocarril y los nuevos avances en los medios marítimos. Las ventajas, y popularidad, tras su resistencia inicial, del medio terrestre, predisponen a su amplio desarrollo territorial. Éste será parte esencial de una política nacional en una búsqueda de un mayor dinamismo económico y social, y una vertebración territorial. Esta prioridad adjudicada supone un semiabandono de la red viaria de caminos y carreteras, reflejándose en una cartografía contemporánea, donde la representación ferroviaria destaca de manera sobresaliente sobre la caminera (v. 3331UM, 3228UM, p. 670 y 669).

Paralelamente a la evolución de las redes de ferrocarril, se gestiona el desarrollo de las líneas marinas, particularmente a partir de la incorporación del motor de vapor como parte del sistema propulsor de las embarcaciones. Gran Bretaña, como primera potencia ultramarina y líder del desarrollo de la Revolución Industrial, acapara la producción de la cartografía náutica, centralizándola a través de la Hydrographic Office de la Royal Navy. La posición británica en este modelo cartográfico es absoluta, tal como se demuestra en la alineación del meridiano de Greenwich como longitud capital.

Desde el siglo XVIII, ya se fijan modelos estandarizados para la representación de las líneas costeras, y que servirían como base a las que se realizasen en los siglos siguientes. Los precedentes del siglo XVIII (v. 516UM, p. 723) desembocan en una producción masiva en los periodos ulteriores, donde se multiplica la información aportada. En la centuria

decimonónica se establecen los parámetros necesarios para el conocimiento náutico de un espacio determinado, de manera que las posibles actualizaciones que se llegasen a aplicar, se realizasen sobre una base ya obtenida (v. 257UM, 527UM, 1552UM, pp.727, 730 y 739). Las cartas marinas recogen distintas escalas en función de las necesidades de navegación, bien de cabotaje (v. 1490UM, 685UM, pp. 678 y 736), bien oceánico (v. 3565UM, 3564UM, 686UM, 3697UM, pp. 724, 725, 736 y 735). Son importantes aportes de información, principalmente de caracteres físicos (sondas, veriles, calidad y descripción de los fondos, líneas de costa,...) y de navegación (derrotas, enfilaciones). Para ello, se realizó un intenso trabajo en la exploración marina, tanto oceánica como costera, que se desarrolló en la segunda mitad del siglo XIX, y que tanto mejoró el transporte marítimo, suponiendo importantes transformaciones en el tratamiento de estas hojas cartográficas.

3.5. Epílogo

En este sencillo seguimiento de la cartografía histórica, se ha intentado demostrar, como se cita al inicio del documento, el avance paralelo de la ciencia cartográfica con los cambios culturales, sociales y científicos que han ido sucediéndose en las sociedades desde el siglo XVI. Desde entonces, la cartografía ha pasado por periodos traumáticos en lo que se refiere a su naturaleza como ciencia exenta, durante aquellas fases en las que se evidenciaba una convergencia real con la ciencia geográfica y que la supeditaba y subordinaba a ésta. Esta situación, no se ha podido superar netamente hasta reciente fechas, cuando se ha optado por imprimir un carácter multidisciplinar a la cartografía. A pesar de que morfológicamente no se trate de ciencia que muestre cambios significativos en su evolución, sino que ésta se ha desarrollado de una manera paulatina, ha tenido consideración por el “cambio y se ha mantenido al corriente del progreso filosófico, artístico, científico y tecnológico”.

La sucesiva aparición de la fotografía aérea y de satélite supone una fuerte carga competitiva para la cartografía, que no reduce el compromiso con aquellas cuestiones implicadas en la representación de los fenómenos geográficos.

4. BIBLIOGRAFÍA

BUISSERET, David: *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800. La representación de los nuevos mundos en la Europa del Renacimiento*, Paidós, Barcelona, 2003.

HARLEY, J.B.: *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, Fondo de Cultura Económica, México, 2001.

LÓPEZ ARROYO, Manuel: *Astronomía y cartografía de los siglos XVIII y XIX*, Instituto Geografico Nacional, Madrid, 1987.

LÓPEZ GÓMEZ, Antonio y MANSO Porto, Carmen: *Cartografía del siglo XVIII. Tomás López en la Real Academia de la Historia*, Real Academia de la Historia, Departamento de cartografía y artes gráficas, Madrid, 2006.

NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis: *Cartografía y Estado: los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX*. Proyecto PB87-0462005-02.CICYT.

SERVICIO GEOGRÁFICO DEL EJÉRCITO: *Cinco siglos de cartografía militar española*, SGE, Madrid, 1982.

TAYLOR, Andrew: *El mundo de Gerard Mercator. El cartógrafo que revolucionó la geografía*, Editorial Juventud, Barcelona, 2007.



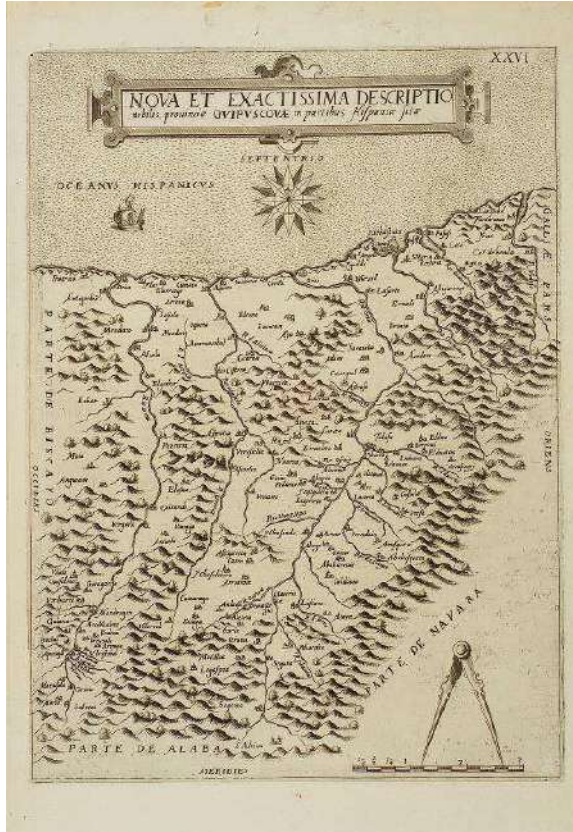
THROWER, Norman J.W.: *Mapas y civilización. Historia de la cartografía en su contexto cultural y social*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2002.

VÁZQUEZ MAURE, Francisco: "Cartografía de la Península: siglos XVI a XVIII", en *Historia de la cartografía española*, Real Academia de las Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid, 1982.

5. CATÁLOGO DE LA COLECCIÓN CARTOGRÁFICA DEL UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GIPUZKOA

GIPUZKOA. Mapas generales. [1578]
[3589UM]



Nova et exactissima descriptio nobilis provinciae Guipuscouae in partibus Hispaniae sita [Material cartográfico]. / [Gerard de Jode]. - Escala sin determinar. Unidades de distancia sin determinar [= 8,3 cm.]. - [Amberes : Gerard de Jode, 1578].

1 mapa: grab., 35,4 x 25,7 cm. en hoja de 45 x 30 cm.

- En: "Speculum orbis terrarum" de Gerard de Jode. - Cartela ornamentada con elementos estilísticos clásicos. - Rosa de 16 vientos con flecha insertada señalando el norte geográfico. - Relieve por montes en perfil. - Representación de embarcación velera. - Compás cartográfico en margen inferior derecha. - Nota con el número de la lámina perteneciente al Atlas. - Red de hidrografía y poblaciones

GIPUZKOA, TOLEDO y CADIZ. Mapas generales. [1584]
[225UM01]



Carpetaniae partis descr. 1584; Vardusorum, sive Gvipscoae regionis typvs; Sinus Gaditanus, nunc Baia de Cadiz [Material cartográfico]. / hanc insulam perlustrabat, et sua manu depingebat Georgius Hoefnaglius Antverpian. Belga. - Escala -a- [1:250.000]. 5 millarium [= 11 cm.] -b- [300.000]. 8 leucarum Hispanicarum [= 11 cm.] y -c- [1:100.000]. Longitudo unius miliaris Hispanici siue leuae [= 7 cm.]. - [Amsterdam : Abr. Orтели., 1584].

3 mapas: grab., col., -a- 17 x 24 cm., -b- 17 x 23 cm., y -c- 23 x 47 cm.

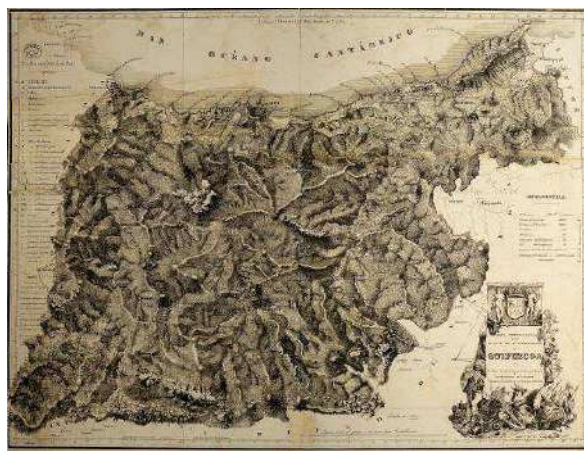
- Se publicó en el "Theatrum orbis terrarum Abraham Orтели" en 1584. Hay una edición inglesa de 1606 sin colorear. - Cartelas ornamentadas con elementos estilísticos clásicos con decoración a base de máscaras de teatro griego y motivos florales. - La representación de Cádiz se inscribe en una semiesfera con las pechinas decoradas profusamente con motivos faunísticos y florales, así como dos representaciones de los trabajos de Hércules. Embarcaciones veleras en el interior del plano. - En la representación de Cádiz círculo graduado con los 4 puntos cardinales. - Relieve por montes en perfil. - Representación de embarcación velera. - Red de hidrografía y poblaciones. - Coloreado en aguadas.

GIPUZKOA. Mapas generales. 1770.
 [245UM]


Mapa de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa : construido sobre la memorias de los naturales, y sobre el Mapa de la Costa manuscrito levantado por los ingenieros [Material cartográfico] / Tomás López. – Escala [ca. 1:212.000]. 5 Leguas de una hora de camino de 20 al grado [= 13 cm]. – Se hallará este Mapa con las obras del Autor en Madrid, en la calle de las Carretas entrando por la Plazuela del Angel : Por el Geógrafo D. Tomás López. Pensionista de S.M., de la Academia de S. Fernando, Año de 1770.

1 mapa: grab., col., 37,6 x 38,5 cm. en hoja de 38,7 x 40,2 cm.

- Cartela en estilo neoclásico con remate formado por yunque y mazas.
- Otras escalas gráficas:
 - 6 Leguas castellanas de 5000 varas ò de 26 ½ al grado. [=11,9 cm.]
- Leyenda alfanumérica para la localización e identificación de distintos conventos de acuerdo a la orden religiosa que los regenta. - Leyenda gráfica para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja. - Coordenada longitudinal tomada por el meridiano de la Isla de Hierro. - Márgenes graduados cada 1'. - Relieve por sombreado y montes en perfil. - Coloreado en aguadas.

GIPUZKOA. Mapas generales. 1836.
 [3332UM]


Carta topográfica de la M.N. y M.L. provincia de Guipúzcoa [Material cartográfico]. / por Dn. José Joaquín de Olazabal y Dn. Francisco de Palacios, litografiada pr. J.B. Tenlieres. - Escala [1:100.000]. Leguas de 20 al grado o de 20.000 pies Castellanos [= 16,5 cm.] – Bayona (Francia): Imprta. Litografca. de Lamaignere, 1836.

1 mapa: lit., 65,5 x 51,5 cm. en hoja de 66,5 x 53,5 cm.

- Título en cartela bucólica con representación de personajes, utillaje y productos identificativos de la provincia. - Remate de la cartela con el escudo tradicional de la provincia. - Nota dedicatoria a la provincia por parte de los autores. - Sello indicando los propietarios de los derechos de la hoja mediante sus iniciales O[lazabal] y P[alacios]. - Leyenda gráfica y alfabética para la identificación y localización de distintas poblaciones, según su tipología establecida, edificios singulares, minas, caminería y límites administrativos, así como eventos bélicos pertenecientes a las guerras carlistas. - Nota indicativa de la presencia de numeración junto a las líneas de rodadura, señalando los cuartos de legua de la distancia recorrida. - Cuadro estadístico sobre la población, miembros y conventos religiosos, caminería y economía provincial. - Relieve por normales y sombreado. - Coordenada longitudinal tomada mediante el meridiano de Cádiz. - Márgenes graduados cada 2''. - Poblaciones, caminería, obras de paso e hidrografía.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GIPUZKOA

GIPUZKOA. Mapas generales. 1848.
[268UM]



Guipúzcoa [Material cartográfico] / por el Teniente Coronel Capitán de Ingenieros D. Francisco Coello ; auxiliado por D. Pascual Madoz, Autor de las notas Estadísticas e Históricas ; grabado en Madrid bajo la dirección de D. Juan Noguera . - Escala [ca. 1:200.000]. 5 leguas legales ó de 20.000 pies [= 13,7 cm]. - Madrid : [s.n.], 1848.

1 mapa: grab., col. ; 71 x 98 cm. en hoja de 83,5 x 104 cm.

- En: "Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar... [Texto impreso] / Pascual Madoz. Madrid : [s.n.], 1845-1850." - En los márgenes laterales información general, histórica, administrativa, sociales y otras. - Inserta los siguientes planos y mapas: 1. San Sebastián. - 1:20.000. - 13 x 19 cm. 2. Guetaria. - 1:10.000. - 13 x 10 cm. 3. Oñate. - 1:10.000. - 13 x 9 cm. 4. Territorio de los rios Urumea y Vidassoa que comprende las poblaciones de Alza, Los Pasages, Lezo, Rentería, Oyarzun, Irun y Fuenterrabia. - 1:50.000. - 23 x 37 cm. 5. Valle del río Urola entre las Villas de Azcoitia y Azpeitia. - 1:50.000. - 7 x 19 cm. 6. Contornos de Tolosa. - 1:50.000. - 14 x 18 cm. 7. Vergara. - 1:20.000. - 13 x 9 cm. 8. Tolosa. - 1:10.000. - 13 x 9 cm. - Leyenda gráfica y cromática para la identificación de las distintas poblaciones de acuerdo a su categorización, así como edificios, sitios, elementos hidrográficos y límites administrativos. - Leyenda alfabética para la identificación y localización de accidentes geográficos y morfologías fluviales, acompañada de una nota aclaratoria sobre las claves de ésta. - Leyenda alfanumérica para la identificación y localización de emplazamientos en planos menores. - Márgenes graduados cada 1'. - Relación de los meridianos más usuales con sus correspondientes coordenadas geográficas. - Otras escalas gráficas: - 5 millas marítimas; tres de ellas forman la legua de 20 al grado que tiene 19.961,52 pies [= 13,7 cm.]. - 4 leguas de 17 ½ al grado ó de 22 613,16 pies llamadas antes de Camino Real. [= 12,7 cm.]. - Representación de las escalas gráficas particulares en los planos menores presentes en la hoja. - Relieve por sombreado. - Coordenada longitudinal tomada a partir del Meridiano de Madrid. - Indicación de los cuatro puntos cardinales en el marco de la hoja. - Sonatas de profundidad en alguno de los planos menores. - Nota en la esquina inferior derecha: "Las cartas que no tengan este sello se consideraran falsas". - En el margen superior: Diccionario Geográfico- Estadístico-Histórico. Atlas de España y sus posesiones de Ultramar.

GIPUZKOA. Mapas generales. 1848.
[3333UM]



Guipúzcoa [Material cartográfico] / por el Teniente Coronel Capitán de Ingenieros D. Francisco Coello ; auxiliado por D. Pascual Madoz, Autor de las notas Estadísticas e Históricas ; grabado en Madrid bajo la dirección de D. Juan Noguera . - Escala [ca. 1:200.000]. 5 leguas legales ó de 20.000 pies [= 13,5 cm]. - Madrid : [s.n.], 1848.

1 mapa: grab., col. ; 71 x 98 cm. en hoja de 81 x 107 cm.

- En: "Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar... [Texto impreso] / Pascual Madoz. Madrid : [s.n.], 1845-1850." - En los márgenes laterales información general, histórica, administrativa, sociales y otras. - Inserta los siguientes planos y mapas: 1. San Sebastián. - 1:20.000. - 13 x 19 cm. 2. Guetaria. - 1:10.000. - 13 x 10 cm. 3. Oñate. - 1:10.000. - 13 x 9 cm. 4. Territorio de los rios Urumea y Vidassoa que comprende las poblaciones de Alza, Los Pasages, Lezo, Rentería, Oyarzun, Irun y Fuenterrabia. - 1:50.000. - 23 x 37 cm. 5. Valle del río Urola entre las Villas de Azcoitia y Azpeitia. - 1:50.000. - 7 x 19 cm. 6. Contornos de Tolosa. - 1:50.000. - 14 x 18 cm. 7. Vergara. - 1:20.000. - 13 x 9 cm. 8. Tolosa. - 1:10.000. - 13 x 9 cm. - Leyenda gráfica y cromática para la identificación de las distintas poblaciones de acuerdo a su categorización, así como edificios, sitios, elementos hidrográficos y límites administrativos. - Leyenda alfabética para la identificación y localización de accidentes geográficos y morfologías fluviales, acompañada de una nota aclaratoria sobre las claves de ésta. - Leyenda alfanumérica para la identificación y localización de emplazamientos en planos menores. - Márgenes graduados cada 1'. - Relación de los meridianos más usuales con sus correspondientes coordenadas geográficas. - Otras escalas gráficas: - 5 millas marítimas; tres de ellas forman la legua de 20 al grado que tiene 19.961,52 pies [=13,5 cm.]. - 4 leguas de 17 ½ al grado ó de 22 613,16 pies llamadas antes de Camino Real. [=12,5 cm.]. - Representación de las escalas gráficas particulares en los planos menores presentes en la hoja. - Relieve por sombreado. - Coordenada longitudinal tomada a partir del Meridiano de Madrid. - Indicación de los cuatro puntos cardinales en el marco de la hoja. - Sonatas de profundidad en alguno de los planos menores. - Nota en la esquina inferior derecha: "Las cartas que no tengan este sello se consideraran falsas". - En el margen superior: Diccionario Geográfico- Estadístico-Histórico. Atlas de España y sus posesiones de Ultramar.

GIPUZKOA. Mapas generales. [1850-1900?]
[3602UM]

Provincia de Guipúzcoa [Material cartográfico] . / [Manuel] Vierge gº. – Escala sin determinar. 5 leguas [= 7 cm]. – Madrid : Cromo Lit. de Fco. Boronat y Satorre, Cost. Sta. Teresa, 3, [1850-1900?]

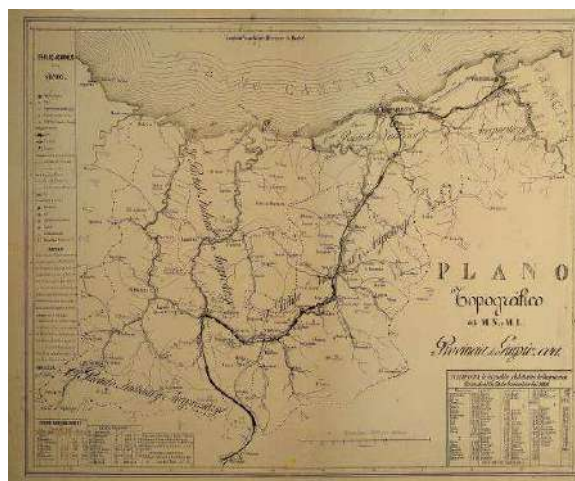
1 mapa: cromolitografía; col. 45,5 x 62,5 cm. en hoja de 54,2 x 70 cm.

-En: "España Geográfica-Histórica ilustrada. - Madrid : Cromo Lit. de Fco. Boronat y Satorre, [1850-1899]". Es la hoja nº 41. - Cartela ornamentada con el escudo provincial, acompañada con personajes ataviados con trajes típicos y representación de figuras alegóricas. Dedicatoria a "Dn. Fermín de la Lasala y Collado". - Completas reseñas geográficas e históricas en ambos márgenes del mapa. - Vista parcial de la ciudad de San Sebastián. - Márgenes graduados del mapa cada 5'. - Leyenda gráfica para la identificación y localización de las poblaciones, según su categoría, así como límites administrativos y vías de comunicación. - Indicaciones sobre la leyenda sobre las representaciones del alcance de los faros y de las unidades usadas para las medidas de los sondeos de profundidad y de las elevaciones geográficas representadas en el mapa.

- Otras escalas gráficas:

- 25 kilómetros [= 6,5 cm.]

- Coloreada la provincia por partidos judiciales. - Poblaciones, líneas de comunicación, hidrografía y límites administrativos.

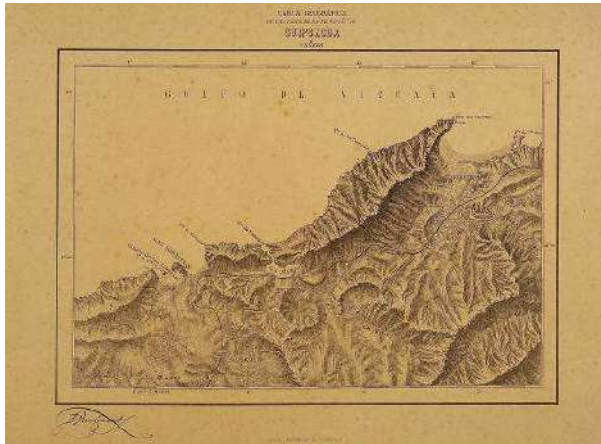
GIPUZKOA. Mapas generales. 1864.
[3228UM]

Plano topográfico de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa [Material cartográfico] . – Escala sin determinar. Leguas de 20.000 pies castellanos [= 11,5 cm]. - [S.l.: s.n.], 1864.

1 mapa: grab.; 40,7 x 50 cm. en hoja de 46,5 x 56,2 cm.

- Leyenda gráfica para identificación y localización de poblaciones según su categorización, líneas de comunicación, hidrografía, edificios singulares y límites administrativos. Añade nota explicativa sobre la actual explotación de algunas de las carreteras representadas. - Cuadrícula con disposición de las estaciones de FF.CC, en su línea Madrid-Irún, con las poblaciones, puntos kilométricos, diferencias horarias y tarifas del billete. - Cuadro estadístico de las poblaciones guipuzcoanas con su número de habitantes. - Márgenes graduados cada 1'. - Cotas de las alturas de las principales elevaciones de la provincia. - Caminería, hidrografía, límites administrativos y poblaciones.

GIPUZKOA. Mapas parciales. [189-]
[3334UM]



Carta geográfica de una parte de la provincia de Guipúzcoa [Material cartográfico]. – Escala [1:100.000]. – [Madrid]: Lit. de J.M. Mateu.C^o. de Recoletos, 4. [189-].

1 mapa: lit.; 19,5 x 29 cm. en hoja de 32,5 x 45,5 cm.

- En: "Cuaderno 5^o - Estudios de conjunto, hoja 5^a". - Relieve por sombreado. - Márgenes graduados cada 1'. - Coordenada longitudinal por el Meridiano de Madrid. - Autógrafo anónimo. - Línea de comunicación, poblaciones, e hidrografía.

GIPUZKOA. Mapas generales. 1901.
[3331UM]

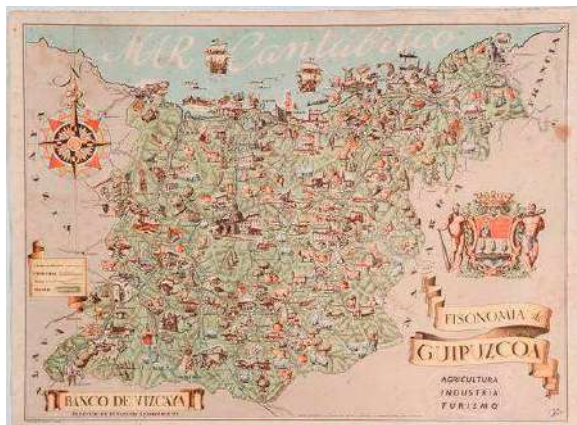


Guipúzcoa [Material cartográfico]: 1901 / J. Soler G^o; J. Paluzie D^o. – Escala sin determinar. Kilómetros [=15 cm.] – Barcelona: Alberto Martin Editor, 1901.

1 mapa: cromolitografía; col., 32 x 42,3 cm. en hoja de 38,5 x 51 cm.

- Sobre el título, antiguo escudo provincial con remate de corona real. - Doble margen graduado. El interior por coordenadas geográficas con fragmentaciones cada 5'. El margen exterior, diferencia horaria tomada respecto a la posición del meridiano de Greenwich. Este margen se gradúa cada 5''. - Leyenda gráfica para la localización e identificación de localidades según su categoría, límites administrativos, vías de comunicación y autoridades eclesiásticas. - Posición mediante coordenadas geográficas de la ciudad de San Sebastián. - Anotación manuscrita con datos sobre la superficie, población total y número de ayuntamientos de la provincia. - Relieve por normales. - Indicación de las elevaciones. - División cromática de los partidos judiciales.

GIPUZKOA. Mapas generales. [195/6-]
[4786UM]

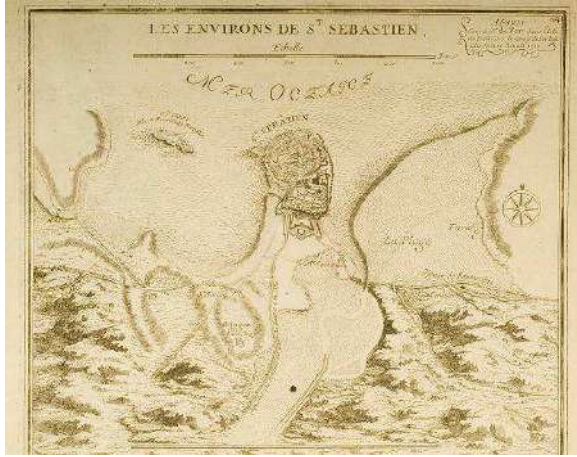


Fisonomía de Guipúzcoa [Material cartográfico] : Agricultura : Industria : Turismo / Banco de Vizcaya. Sección de Estudios Económicos. – Escala sin determinar. – Bilbao: Artes Gráficas Grijelmo, S.A. [195/6-].

1 mapa: reproducción gráfica industrial; 54,5 x 40,5 cm. en hoja de 55,5 x 41,5 cm.

- Título en banda, igual que la indicación del "Banco de Vizcaya". - Escudo ornamental de la provincia de Guipúzcoa sobre el título. - Leyenda en banda con claves gráficas para la localización e identificación de líneas de transporte terrestre, hidrografía y orografía. - Rosa de 16 vientos con remate en flor de lis señalando el norte geográfico. - Relieve por sombreado. - Imágenes ilustrativas de actividades económicas y sociales de diversas zonas de la provincia, de edificios singulares de localidades, así como imaginería religiosa.

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. 1719.
[230UM]

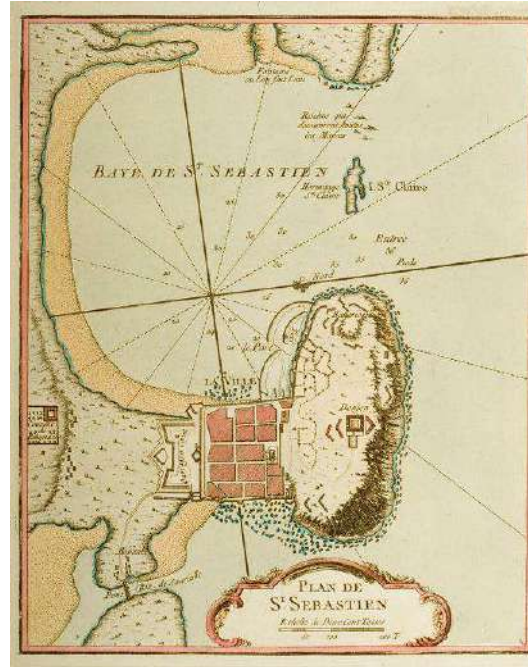


Les environs de St. Sebastien. [Material cartográfico] / [Nicolas de Fer]. – Escala sin determinar. 1200 toises [= 16 cm.]. – A Paris: Chez le Sr. de Fer dans l'Isle du Palais sur le Quay de l'orloge a la Sphere Royale. 1719.

1 mapa: grab., 23,9 x 28,5 cm. en hoja de 28 x 39,5 cm.

- *En*: "Table des forces de l'Europe, avec un Introduction a la fortification, composé de 194 plans des villes les plus considerables du monde, augmenté de onze plans depuis l'année 1720 jusqu'à 1723" [Texto impreso] / Nicolas de Fer; Sébastien Le Prestre de Vauban. A Paris. Chez I.F. Benar ... 1723 - Rosa de ocho vientos con el norte geográfico en remate de flor de lis. - Relieve por sombreado.
- Representación de obras de paso, caminería e hidrografía,

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. [1764].
[243UM]



Plan de St. Sebastien [Material cartográfico] / [Jacques Nicolas Bellin]. – Escala [ca. 1:11.510]. Deux cents T (oises) [= 3,6 cm.]. – [A Paris : chez M. Bellin, 1764].

1 plano: grab., col., 21,6 x 17,3 cm. en hoja de 30,7 x 23,6 cm.

- Pertenece a la obra "Le Petit Atlas Maritime, Recueil de Cartes et Plans des Quatre Parties du Monde en Cinq Volumes [Material cartográfico] / par le S. Bellin Ingenieur de la Marine 1764". - Flecha con remate en flor de lis señalando el norte geográfico el margen derecho del plano. - Sondeos de profundidad indicados en la bahía de la ciudad. - Relieve por sombreado. - Coloreado en aguadas.

SAN SEBASTIÁN. Carta náutica. 1788.
[237UM]

Plano de la Plaza y Puerto de San Sebastian capital de la Provincia de Guipúzcoa [Material cartográfico] : Situado el Castillo de la Mota en la Latd. N. 43°. 19'. 30". y Longitd. de 4°. 18'. 00". Oriental de Cádiz / Levantado por el Brigadier de la Real Armada Don Vicente Tofiño de San Miguel ; Joaquin Ballester lo grabó. - Escala [ca. 1:4.800]. 1/2 milla Marítima dividida en Decimos y Centésimos [= 19,4 cm]. - [Madrid] : [Dirección de Hidrografía] : Año 1788.

1 carta náutica: grab. ; 42,6 x 58, 5 cm.

- Leyenda en cartela con indicadores alfabéticos que hacen referencia a la naturaleza del lecho marino. Sondeos de profundidad de brazas de à 2 varas castellanas. - Leyenda numérica para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja. - Relieve por sombreado y normales. - Orientado con media lis señalando el norte el margen inferior del plano. - Añadidos en lápiz delineando una posible creación de un puerto principal en la zona de Ondarreta y una ampliación del puerto existente. - Entelado en 12 cuarterones.

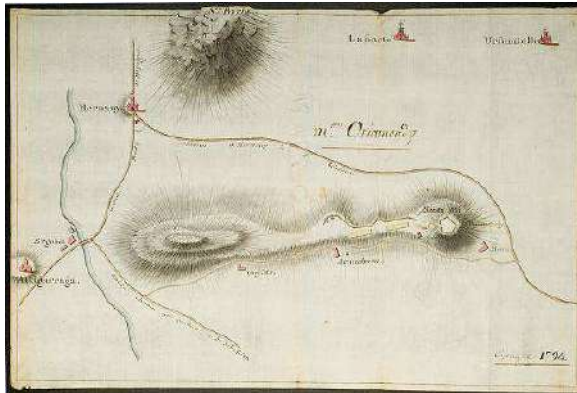
SAN SEBASTIÁN. Carta náutica. 1788.
[3870UM]

Plano de la Plaza y Puerto de San Sebastian capital de la Provincia de Guipúzcoa [Material cartográfico] : Situado el Castillo de la Mota en la Latd. N. 43°. 19'. 30". y Longitd. de 4°. 18'. 00". Oriental de Cádiz / Levantado por el Brigadier de la Real Armada Don Vicente Tofiño de San Miguel ; Joaquin Ballester lo grabó. - Escala [ca. 1:4.800]. 1/2 milla Marítima dividida en Decimos y Centésimos [= 19,4 cm]. - [Madrid] : [Dirección de Hidrografía] : Año 1788.

1 carta náutica: grab. ; 42,7 x 58, 3 cm. en hoja de 49 x 61,5 cm.

- En: "Atlas Marítimo de España y sus derroteros". - Leyenda en cartela con indicadores alfabéticos que hacen referencia a la naturaleza del lecho marino. Sondeos de profundidad de brazas de à 2 varas castellanas. - Leyenda numérica para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja. - Relieve por sombreado y normales. - Orientado con media lis señalando el norte el margen inferior del plano.

SAN SEBASTIÁN. Mapas parciales. 1794
[205UM]

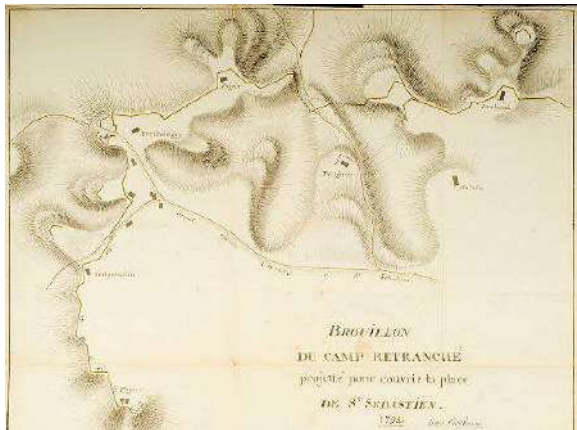


Mgne. Oriamendy [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - Espagne: [s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 19,2 x 29,5 cm.

- Relieve por normales y sombreado. - Caminería, poblaciones y fortificaciones. - Plumilla negra y coloreado en aguadas.

SAN SEBASTIÁN. Mapas parciales. 1794
[206UM]



Brouillon de camp retranché projeté pour couvrir la place de St Sebastien [Material cartográfico] / Signé Prudhomme. - Escala sin determinar. - [S.l.: s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 36,3 x 47,6 cm. en hoja de 37 x 38,7 cm.

- Relieve por normales y sombreado. - Caminería y fortificaciones. - Plumilla negra.

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. 1794
[210UM]

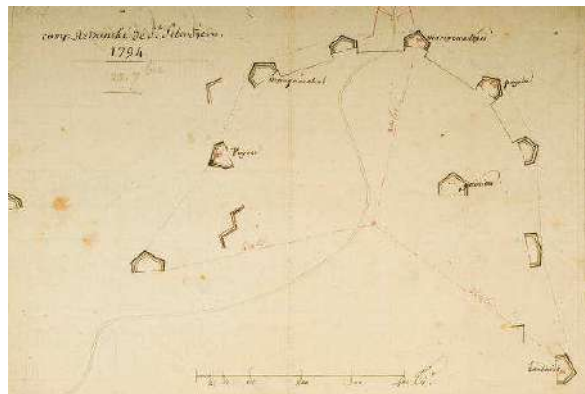


Plan du camp retranche de Sº Sebastien, arreête sau nous directeur des fortifications [Material cartográfico] / Berard. - Escala sin determinar. 200 toises [= 10,7 cm]. - [S.l.: s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 32 x 66 cm. en hoja de 32,6 x 67,8 cm.

-Fecha descrita con el nuevo calendario revolucionario francés. - Nota con el aprobado general del documento: "approuve le general en chef Moncey". - Nota con la cuantificación en "toises" de obras realizadas. - Relieve en normales y sombreado. - Caminería e hidrografía. - Coloreado en aguadas.

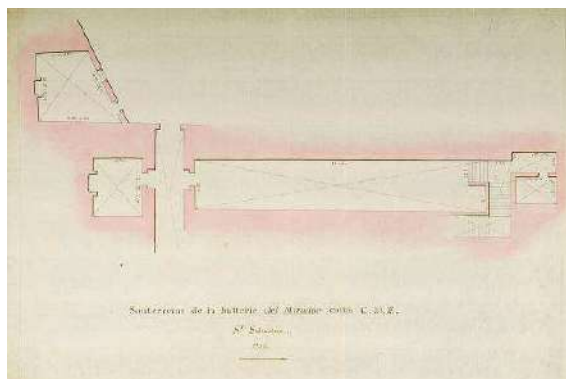
SAN SEBASTIÁN. Fortificaciones. 1794
[262UM]



Camp retranché de St. Sebastien [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 400 toises [= 8 cm]. - [S.l.: s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 15,7 x 22,5 cm. en hoja de 16,7 x 23,1 cm.

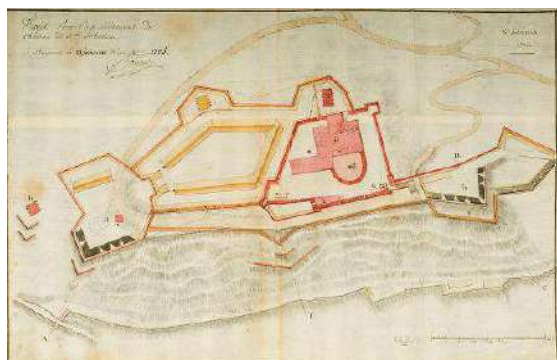
- Cálculo de un centroide a partir de los vértices de los baluartes más distantes. - Denominación de algunos de los baluartes. - Plumilla roja y negra.

SAN SEBASTIÁN. Fortificaciones. 1794
 [265UM]


Souterrains de la batterie del Mirador cottés C.D.E [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - St. Sebastien?: [s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 19,9 x 28,3 cm. en hoja de 20,5 x 29,8 cm.

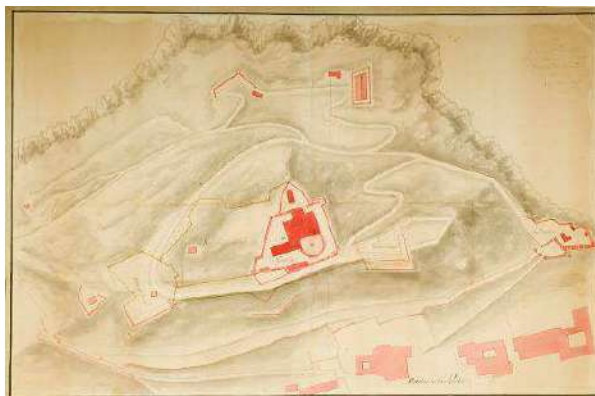
- "Toises" y "pies" como medidas usadas para el cálculo de las distancias de los recintos. - Coloreado en aguadas y plumilla negra.

SAN SEBASTIÁN. Fortificaciones. 1795
 [247UM]


Projet pour l'agrandissement du Chateau de St. Sebastien [Material cartográfico] / Berard. - Escala sin determinar. 45 toises [= 8,5 cm]. - Bayonne (Francia): [s.n.], 1795.

1 mapa: ms., col., 26 x 40,3 cm. en hoja de 28,5 x 41,5 cm.

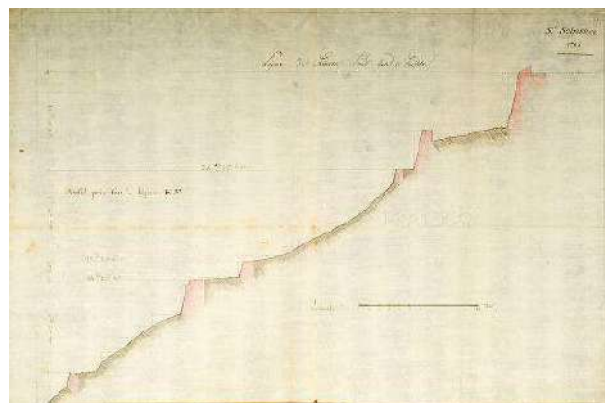
- Uso de indicadores alfanuméricos para identificación y localización de emplazamientos presentes en la hoja. No se adjunta leyenda correspondiente. - Resalte de los elementos amurallados. - Relieve por sombreado y normales. - Plumilla negra. Coloreado en aguadas.

SAN SEBASTIÁN. Fortificaciones. [1795]
 [255UM]


Chateaux de St. Sebastien avec l'idée d'un projet d'agrandissement. [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.l. : s.n., 1795].

1 mapa: ms., col., 40,3 x 62,3 cm. en hoja de 44,5 x 66 cm.

- Resalte de elementos del amurallamiento. - Red de caminería y edificaciones. - Relieve por sombreado. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

SAN SEBASTIÁN. Fortificaciones. 1795
 [264UM]


St. Sebastien : 1795. [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 12 toises [= 7,5 cm]. - [S.l.: s.n.], 1795.

1 mapa: ms., col., 26,3 x 37,5 cm. en hoja de 28 x 41 cm.

- Perfil de parte del amurallamiento de San Sebastián. Indicación de las distancias de altura desde distintos puntos del recorrido del desnivel. - Nota: "nº 6". - Nota en la margen superior derecha: "21". - Plumilla negra. Coloreado en aguadas.

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. 1795
[253UM]



Carte de environs de St. Sebastien [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 600 toises [= 12 cm]. - [S.l. : s.n.], 1795.

1 mapa: ms., col., 49,5 x 58,8 cm. en hoja de 67,5 x 62 cm.

- Leyenda numérica para identificación y localización de emplazamientos presentes en la hoja. - Nota bajo el título que indica los emplazamientos de los distintos campos atrincherados que se habían realizado con la ocupación del territorio. - Resalte de parte del plano que coincide con lo representado en la hoja 262 UM. - Red de caminería, poblaciones, explotaciones agropecuarias e hidrografía. - Relieve por sombreado. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

SAN SEBASTIÁN. Mapas generales. [17--]
[3418UM]

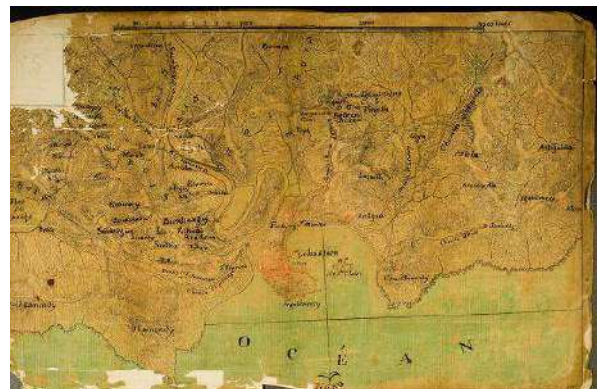


Plan de la ville et du tort de Saint – Sebastien : avec une boñe partie de ses Environs par Terre et par Mer [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 200 toises [= 5,4cm]. - [S.l.: s.n., 17--].

1 mapa: ms., col., 24 x 47 cm. en hoja de 30,3 x 52 cm.

-Representación de navíos de línea y galeras. - Relieve por sombreado. - Inmuebles urbanos sin representar. - Caminería e hidrografía. - Coloreado en aguadas.

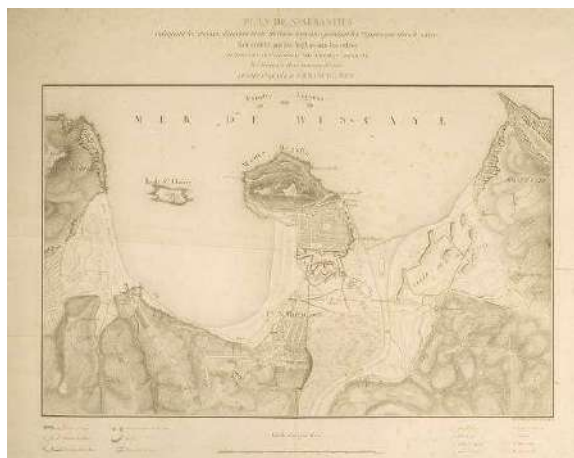
SAN SEBASTIÁN. Mapas generales. [17--]
[263UM]



[Plano de San Sebastián y alrededores]. - Escala sin determinar. 3000 toises [= 21 cm.]. - [S.l. : s.n., 17--].

1 mapa: grab., col., 20,1 x 32,2 en hoja de 21,6 x 33,6 cm.

Nota nº "5", supuestamente para la numeración de la lámina inserta en un compendio mayor. Flecha con el norte geográfico señalando el margen inferior de la hoja. - Relieve por normales. - Toponimia y nominalización en lengua francesa. - Red hidrográfica, caminería, poblaciones. - Coloreado en aguadas.

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. [18--].
[211UM]

Plan de St. Sebastian indiquant les travaux d'attaque et de défense executés pendant les 75 jours que dura le siège fait en 1813, par les anglais sous les ordres du Lieutenant-Général sir Thomas Graham, les français étant commandés par le Lieut[enan]t-Général Emmanuel Rey [Material cartográfico] / gravé s. p. par F. Rivier . - Escala [ca. 1:6.000]. 1000 metros [= 18 cm]. - [S.l.] : Lith. de Thierry Fres. Suces de Engelmann, [18--].

1 plano: grab. ; 38,5 x 59 cm. en hoja de 55 x 72 cm.

- Leyenda gráfica para identificación y localización de distintos elementos pertenecientes a las obras realizadas para el asedio de la ciudad. - Leyenda alfabética para la identificación y localización de distintos emplazamientos presentes en la hoja. - Representación de las embarcaciones presentes en el bloqueo marítimo de la ciudad por parte de la armada inglesa. - Relieve por normales. - Resalte de los elementos defensivos del recinto amurallado de la ciudad.

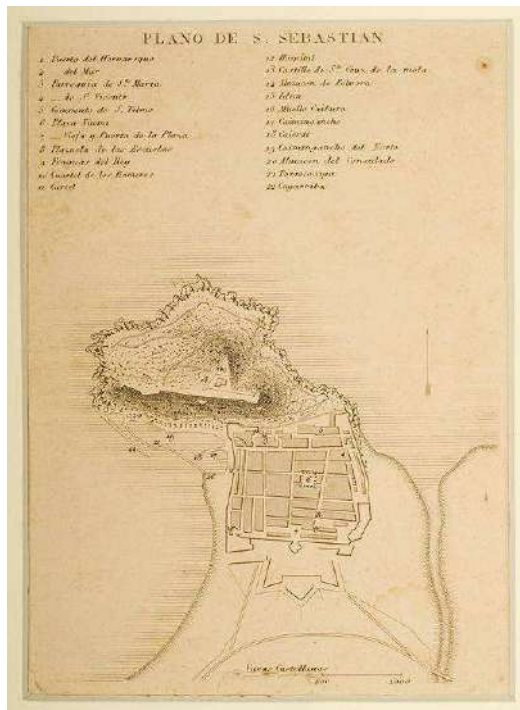
SAN SEBASTIÁN. Planos de población. [18--].
[212UM]

Plan de St. Sebastien en Espagne [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.l. : s.n., 18--].

1 plano : grab., col. ; 18,8 x 29,2 cm. en hoja de 27 x 34,5 cm.

- Relieve por normales. - Toponimia en francés. - Resalte en la representación de los distintos elementos del recinto amurallado de la ciudad.

SAN SEBASTIÁN. Mapas parciales. [18--].
[675UM]

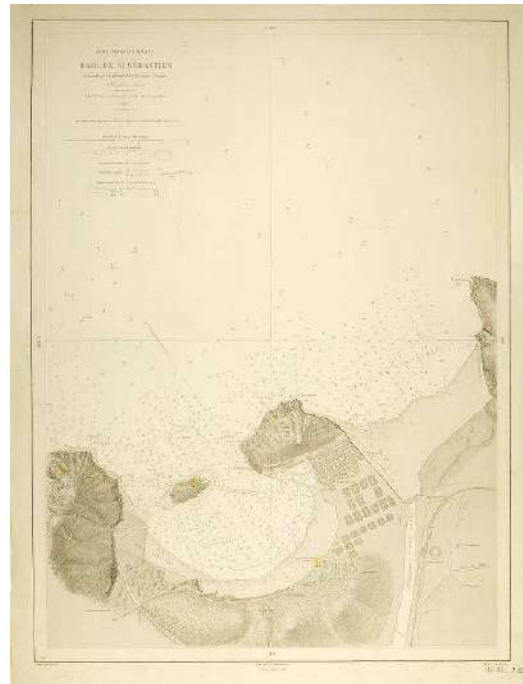


Plano de S. Sebastian. [Material cartográfico]. – Escala sin determinar. 1000 varas castellanas [= 3,5 cm.]. – [S.l.: s.n., 18--].

1 mapa: grab., 11 x 15 cm.

- *Leyenda numérica para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja.* - *Relieve por normales.* - *Flecha indicando el norte geográfico.*

SAN SEBASTIÁN. Carta náutica. 1867 (1877)
(1888).
[1490UM]

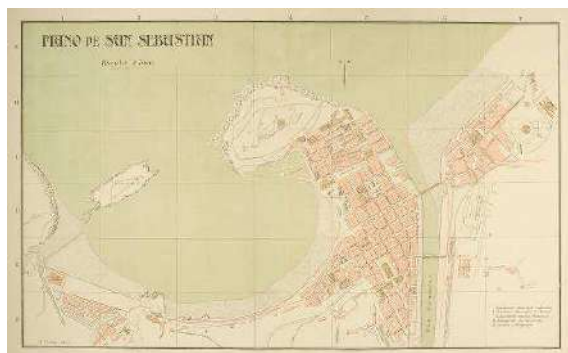


Baie de St. Sebastien [Material cartográfico] : Côte Nord d'Espagne. / Levée en 1867 par MM . A.Bouquet de la Grye, Ingenieur Hydrographe et E. Caspari, sous Ingénieur. Gravé par A. Gérin. – Escala sin determinar. 1 demi Mille marin [= 12 cm]. - [S.l.:] Escrit par Er. Dumas Vorzet (Service Hydrographique de la Marine), 1888.

1 carta náutica: grab.; 62,5 x 47 cm. en hoja de 72,2 x 53 cm.

- *Escala gráfica para el cálculo de coordenadas longitudinales graduado cada 5'.* - *Tabla de mareas con las distancias mayores.* - *Orientado con flecha señalando el norte geográfico y su desviación con el norte magnético.* - *Sondeos de profundidad en metros, tomados en el nivel más bajo de las pleamares.* - *Puntos cardinales en los márgenes de las hojas.* - *Relieve por normales y sombreado.* - *Nota del precio en venta. "Prix: Un Franc" y del número de hoja: "3581. 7-23".* - *Coloración en aguada los puntos desde los que parten distintas líneas de referencia.* - *Línea de comunicación, edificios, obras de paso e hidrografía.*

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. [1900-1920].
[3335UM]



Plano de San Sebastián [Material cartográfico]. – Escala [1:7.000]. – [Barcelona]: A[berto] Martín editor, [1900-1920].

1 plano : cromolitografía; col., 23 x 43 cm. en hoja de 37,5 x 50,3 cm.

- En: "España Regional", Barcelona : Alberto Martín, [entre 1900 y 1920]. - Leyenda numérica para la identificación y localización de distintos edificios públicos. - Orientado con flecha señalando el norte geográfico. - Plano dividido en cuadrantes con indicadores alfanuméricos en los márgenes.

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. 1924
[270UM]



Plano de San Sebastián [Material cartográfico] / G. García dibujo. – Escala sin determinar. – [S.l.: s.n.], 1924.

1 plano: cromolitografía; col., 24 x 40 cm. en hoja de 28,3 x 44,1 cm.

- Leyenda numérica y gráfica para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja, así como la distinción de redes ferroviarias. - División en cuadrantes de la hoja, con claves alfabéticas, para la localización del callejero urbano. Reseña con el nombre de las calles y su clave correspondiente. - Relieve por normales. - Identificación de algunos de los inmuebles singulares de la ciudad.

SAN SEBASTIÁN. Planos de población. [ca. 1960]
[4326UM]

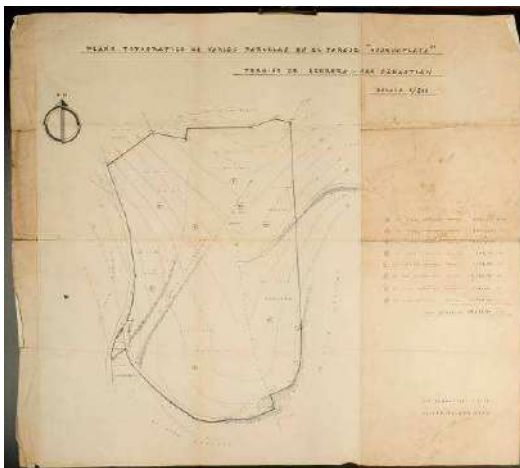


San Sebastián (España) [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - San Sebastián: Litografía Alvarez Iraola, [ca. 1960].

1 plano: reproducción gráfica industrial; col., 43,7 x 24,3 cm. en hoja de 69 x 48,7 cms.

- *Márgenes con imágenes de espacios y eventos presentes en la ciudad de San Sebastian y localizados en el plano mediante flechas discontinuas.* - *Resalte cromático de estos en el plano.* - *Relieve por curvas de nivel.* - *Notas informativas del Centro de Atracción y Turismo en el verso de la hoja.*

SAN SEBASTIÁN. Mapas parciales. 1966
[683UM]



Plano topográfico de varias parcelas, en el paraje "Guardaplata" : Termino de Herrera – San Sebastián. [Material cartográfico]. / (ilegible). - Escala [1:500]. - [S.l. : s.n.], 1966.

1 mapa: ms., 59 x 66 cm.

- *Leyenda alfabética para la localización e identificación de las distintas parcelas y en el que se incluye el propietario de las mismas, así como su superficie y el sumatorio de todas ellas.* - *Curvas de nivel cada 5 metros.* - *Flecha señalando en norte magnético inscrito en círculo.* - *Plumilla negra.*

SAN SEBASTIÁN. Cartas náuticas. 1960 (1973)
[3566UM]



Puerto de San Sebastián [Material cartográfico] : según los levantamientos efectuados por la Comisión Hidrográfica en 1899, con correcciones hasta 1972 : Océano Atlántico Norte : Costa Norte de España. / Comisión Hidrográfica. - Escala [1:5.000]. Yardas [=44 cm.] - Cádiz (España): Talleres del Instituto Hidrográfico de la Marina, 1960 (1973).

1 carta náutica: reproducción grafica industrial; col., 65,5 x 93 cm. en hoja de 75 x 102,5 cm.

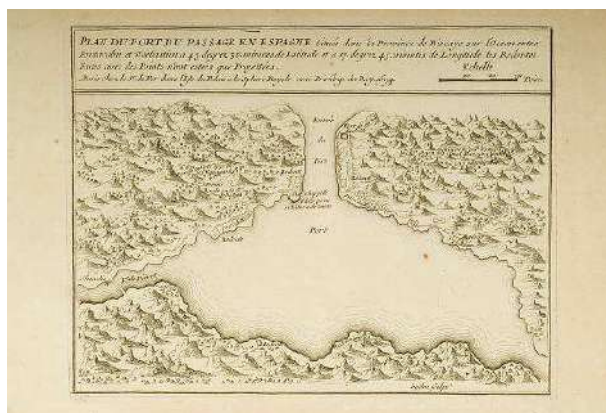
- "Primera edición Junio 1960". "5ª Impresión. Junio 1973". - *Escudo del Instituto Hidrográfico de la Marina sobre el título.* - *Sondas y elevaciones expresadas en metros, las primeras tomadas en el nivel máximo de la bajamar.* - *Indicación de la declinación de la aguja para el año 1973.*

- *Proyección Mercator.* - *Nota explicativa para el procedimiento dado para el cálculo del Datum Europeo.*

- *Cuadrante vacío para posibles correcciones realizados por el usuario.* - *Nota con el número de hoja: "Nº 19B".* - *Escala gráfica en el lateral del margen izquierdo.* - *Otra escala gráfica:*

- *Hectómetros [= 44 cm.] en el lateral del margen derecho.*

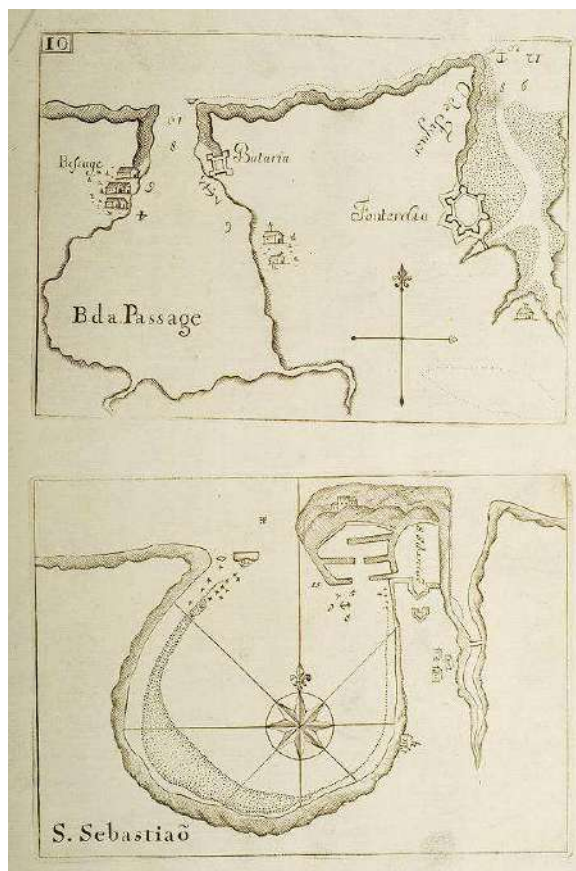
- *Márgenes graduados cada décima de minuto.* - *Relieve por curvas de nivel cada 10 metros.* - *Sello fraccionado con nota para "navegantes".*

PASAIA. Planos de población. 1694
[215UM]

Plan du port du Passage en Espagne [Material cartográfico]: situé dans la Province de Biscaye sur l'Océan entre Fontarabie et St. Sebastien a 43 degrez 36.minutes de Latitude et a 17.degrez 45.minutes de Longitude les Redoutes Faites avec des Points n'ont estéés que Projettées. / [Nicolas] de Fer, [Charles]Inselin sculpts. – Escala sin determinar. 300 toises [= 3,5 cm.]. – A Paris. Chez l'Sr. de Fer dans l'Isle du Palais a la Sphere Royal avec Privilige du Roy. 1694.

1 mapa: grab., 16,9 x 22,3 cm. en hoja de 24 x 30,5 cm.

-Relieve por monte en perfil. - Representación de obras de paso y poblaciones.

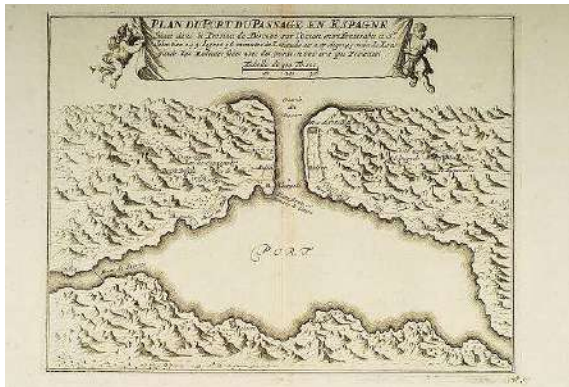
PASAIA. SAN SEBASTIÁN. Planos de población.
[16--]
[227UM]

B. da Passage; S. Sebastiao. – Escala sin determinar. – [S.l. : s.n., 16--].

2 mapas: grab., 10,5 x 14,5 cm.; 10,4 x 14,5 cm.

Nota nº "10", supuestamente para la numeración de la lámina inserta en un compendio mayor. - Flecha con remate en flor de lis para la señalización del norte geográfico. Uso de rosa de ocho vientos con igual remate para la señalización del norte. - Relieve por sombreado. - Representación en planta del complejo amurallado de la población de Fuenterrabía.

PASAIA. Planos de población. [1696]
[228UM]

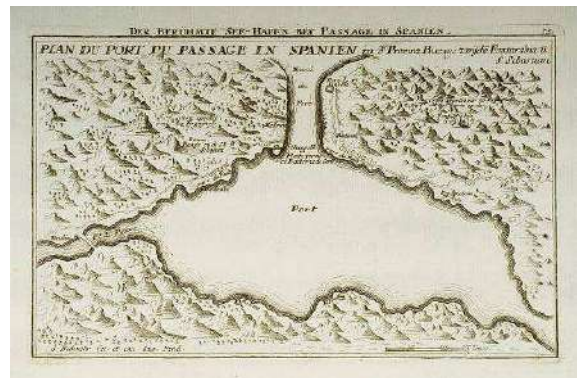


Plan du port du Passage en Espagne : situé dans la Province de Biscaye sur l'Océan entre Fontarabie et St. Sebastien a 43 degrez 36.minutes de Latitude et a 17.degrez 45.minutes de Longitude. Les Redoutes Faites avec des Points n'ont esté que Proiettées. [Material cartográfico] / [Nicolas de Fer, Charles Inselin sculpts]. – Escala sin determinar. 300 toises [= 4,7 cm.]. – [A Paris. Chez l'Sr. de Fer dans l'Isle du Palais a la Sphere Royal avec Privilege du Roy. 1696].

1 mapa: grab., 21,5 x 28,4 cm. en hoja de 29 x 37,5 cm.

- Cartela en sabana sostenida por dos querubines. - Relieve por monte en perfil. - Representación de obras de paso y poblaciones.

PASAIA. Planos de población. [17--]
[229UM]



Plan du port du Passage in Spanien : in d'Provinz Biscaye zwische Fontarabia u S. Sebastian : Der berühmte see-hafen bey Passage in Spanien. [Material cartográfico] / [Nicolas de Fer, Charles Inselin sculpts]. – Escala sin determinar. 300 toises [= 3,5 cm.]. – [Alemania: G. Bodenehr fec. et. exe. dug. vind. 17--].

1 mapa: grab., 13,7 x 22,8 cm. en hoja de 20 x 31,5 cm.

- En: "Les Forces de l'Europe ou description des principales villes [Texto impreso] : avec leurs fortifications Dessinées par les meilleurs ingenieurs,..." / le tout recüeilli par les soins du Sr. de Fer... Paris : Chez l'auteur, 1685-96." en su edición alemana. - Relieve por monte en perfil. - Representación de obras de paso y poblaciones.

PASAIA. Mapas generales. [1764]
[1489UM]

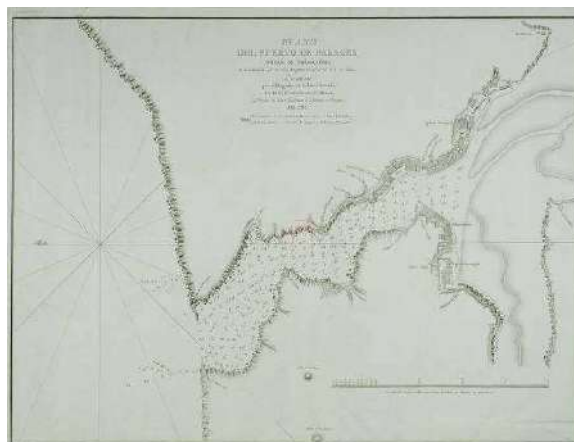


Plan du port du Passage [Material cartográfico] / [Jacques Nicolas Bellin], Croisey Sculpsit . - Escala [ca. 1:9.208]. Deux cents quarante Toises [= 4,7 cm]. - [A Paris : chez M. Bellin, 1764].

1 plano: grab., 22,5 x 17,5 cm. en hoja de 31,5 x 24 cm.

- En: "Le Petit Atlas Maritime, Recueil de Cartes et Plans des Quatre Parties du Monde" [Material cartográfico] / par le S. Bellin Ingenieur de la Marine 1764. - Cartela ornamentada con motivos florales. - Leyenda alfabética localizando e identificando distintos emplazamientos presentes en la hoja. - Flecha con remate en flor de lis señalando el norte geográfico el margen inferior del plano. - Sondeos de profundidad indicados en el canal del puerto. - Relieve por sombreado. - Coloreado en aguadas.

PASAIA. Carta náutica. 1788
[3192UM]

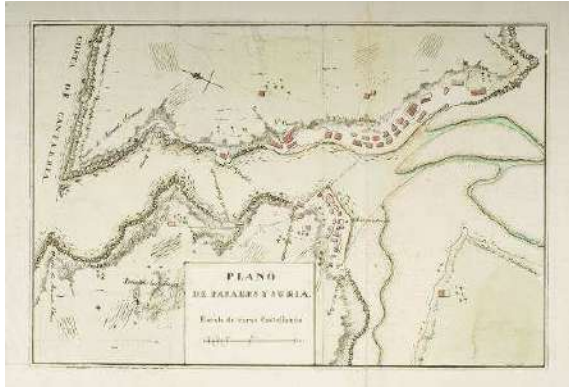


Plano del Puerto de Pasages [Material cartográfico] : situada su Embocadura en la Latitud N. 43°. 20'. 10". y Longitud de 4°. 21'. 30". al E. de Cádiz / Levantado por el Brigadier de la Real Armada, Dn. Vicente Tofiño de Sn. Miguel, Director de las Academias de Guardias Marinas . - Escala [ca. 1:4.100]. 1/2 milla marítima dividida en decimos y centésimos [= 22,7 cm]. - [Madrid : Dirección de Hidrografía] : Año 1788.

1 carta náutica: grab. ; 44,5 x 60 cm. en hoja de 48 x 62 cm.

- Leyenda en cartela con indicadores alfabéticos que hacen referencia a la naturaleza del lecho marino. Sondeos de profundidad de brazas de à 2 varas castellanas. - Relieve por sombreado y normales. - Orientado con media lis señalando el norte el margen izquierdo del plano.

PASAIA. Carta náutica. [1829]
[216UM]

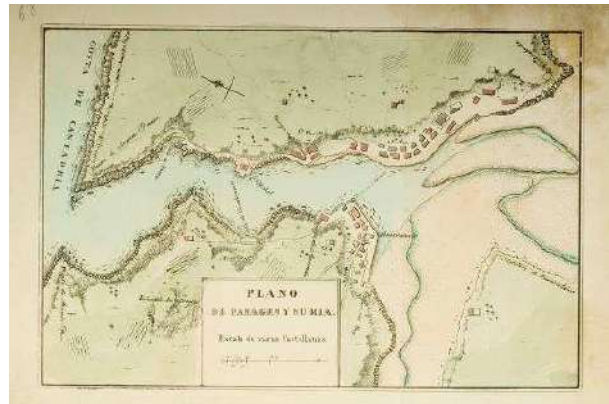


Plano de Pasages y su ría [Material cartográfico]. – Escala sin determinar. 200 varas castellanas [= 4,5 cm]. - [Madrid : Sebastián Miñano y Bedoia, 1829].

1 carta náutica: grab., col. ; 16,7 x 25,3 cm. en hoja de 20,7 x 33,7 cm.

-En: "Diccionario Geográfico Estadístico de España y Portugal". - Orientado con cruz en remate con flor de lis con el norte señalando el margen derecho del plano. - Relieve por normales. - Coloreado en aguadas.

PASAIA. Carta náutica. [1829]
[242UM]

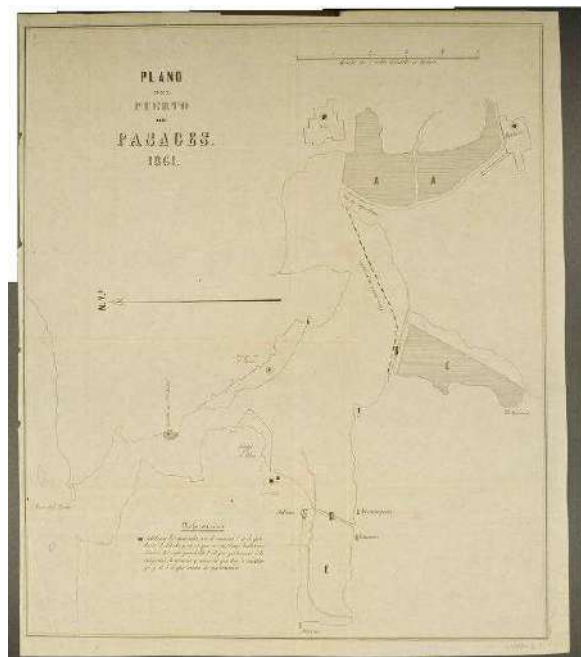


Plano de Pasages y su ría [Material cartográfico]. – Escala sin determinar. 200 varas castellanas [= 4,5 cm]. - [Madrid : Sebastián Miñano y Bedoia, 1829].

1 carta náutica: grab., col. ; 16,7 x 25,2 cm. en hoja de 21,9 x 29,5 cm.

-En: "Diccionario Geográfico Estadístico de España y Portugal". - Orientado con cruz en remate con flor de lis con el norte señalando el margen derecho del plano. - Relieve por normales. - Nota nº "68" en la esquina superior izquierda. - Coloreado en aguadas.

PASAIA. Planos de población. 1861
[234UM]



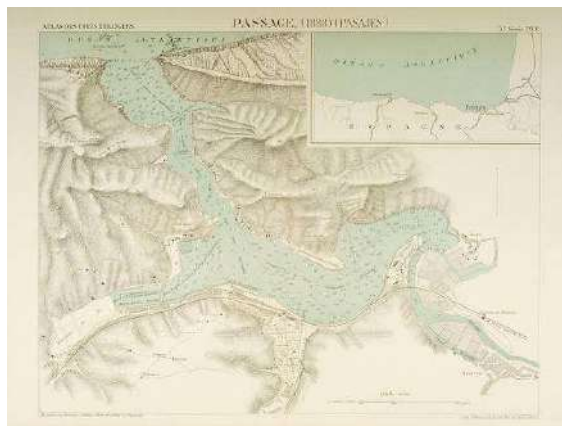
Plano del puerto de Pasages : 1861 [Material cartográfico] . - Escala sin determinar. ½ milla dividida en decimas [= 11,4 cm]. - [S.l.: s.n.], 1861.

1 plano: grab.; 38,3 x 32,3 cm. en hoja de 40,7 x 34,7 cm.

- Orientado mediante flecha con el norte geográfico señalando el margen izquierdo del plano. - Claves alfabéticas para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja, sin leyenda adjunta.

- Nota con "Referencias" sobre los astilleros existentes y sus actuales propietarios. - Márgenes graduados cada 1'. - Líneas de FF.CC y obras de paso.

PASAIA. Carta náutica. 1888
[3144UM]

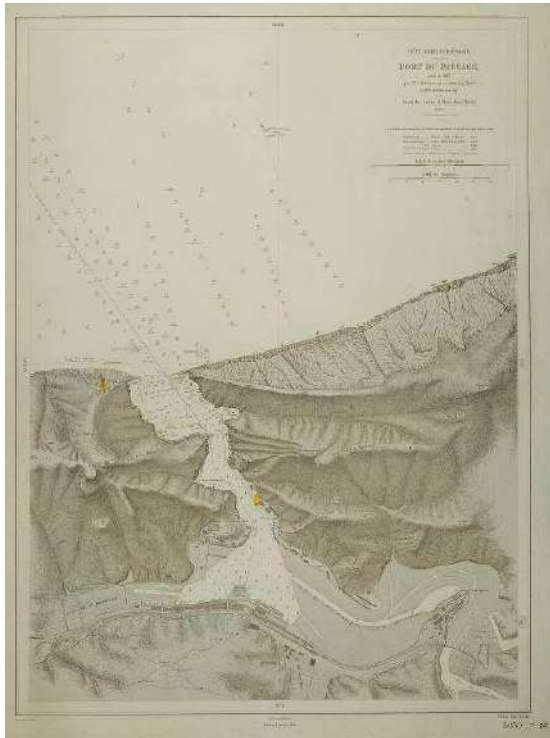


Passage [Material cartográfico] / A. Simon - Escala [1:10.000]. 1.000 métrees [= 10 cm]. - Paris: Ministère des Travaux Publies_Ecole de Ponts et Chaussées, 1888.

1 carta náutica: cromolitografía., col.; 28,5 x 37,5 cm. en hoja de 33 x 49,5 cm.

- Pertenece a la obra: "Atlas des ports étrangers" . - Relieve por normales. - Orientado con flecha señalando el norte geográfico. - Sondeos de profundidad en metros. - Toponimia e indicaciones en lengua española. - Plano en margen superior derecho con representación de parte de la costa cantábrica. - Nota del precio en venta. "Prix: Un Franc" y del número de hoja: "3581. 7-23". - Nota de identificación de la hoja: "5e. Série. PL.V.". - Línea de comunicación, edificios, obras de paso e hidrografía.

PASAIA. Carta náutica. 1878 (1891)
[1491UM]

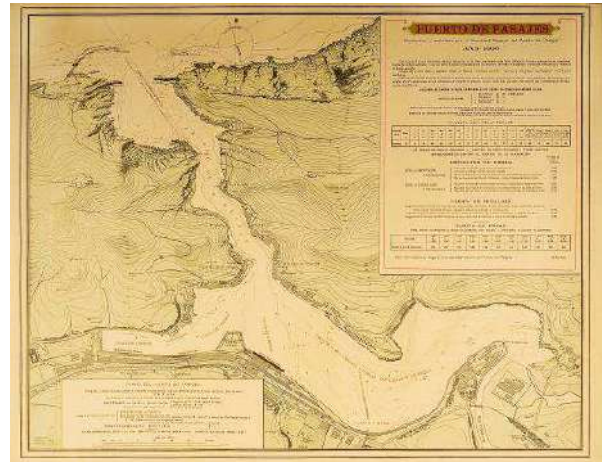


Port du Passage [Material cartográfico] : Côte Nord d'Espagne. / Levée en 1867 par Mr. A. Bouquet de la Grye, Ing[enieur]r Hid[rogr]a[ph]e et Mr. E. Caspari, sous Ing[énieur]r. Gravé par A. Gérin. – Escala sin determinar. 1 demi Mille marin [= 12 cm]. - [S.I.:] Ecrit par F. Lefevr. (Service Hydrographique de la Marine), 1891.

1 carta náutica: grab.; 71 x 53 cm.

- Escala gráfica para el cálculo de coordenadas longitudinales graduado cada 5'. - Tabla de mareas con las distancias mayores. - Orientado con flecha señalando el norte geográfico y su desviación con el norte magnético. - Sondeos de profundidad en metros, tomados en el nivel más bajo de las pleamares. - Puntos cardinales en los márgenes de las hojas. - Relieve por normales y sombreado. - Nota del precio en venta. "Prix: Un Franc" y del número de hoja: "3639. 7-22". - Coloración en aguada los puntos desde los que parten distintas líneas de referencia. - Línea de comunicación, edificios, obras de paso e hidrografía.

PASAIA. Cartas de puertos y aproches. 1909
[3942UM]



Plano del Puerto de Pasajes : copia del plano levantado por la Comisión Hidrográfica con las mejoras establecidas hasta el año de 1909 [Material cartográfico] / Comisión Hidrográfica. – Escala [1:5.000]. Metros [=12 cm.] – Oyarzun (Guipuzcoa): Litografía Danona, S. Coop., 1909.

1 mapa: reproducción gráfica industrial; col., 48 x 61 cm. en hoja de 52 x 65,4 cm.

- Otras escalas gráficas:
 - Millas [=12 cm.]
- Cuadro margen superior derecho:
 - Localización y descripción de la posición del Puerto de Pasajes.
 - Servicios que disponen las instalaciones.
 - Cuadros de tarifas.
- Cuadro margen inferior izquierdo:
 - Sondeos y calados de profundidad en metros y tomados en la bajamar equinoccial.
 - Posición del faro.
 - Información diversa.
 - Relieve por curvas de nivel cada 10 metros y sombreado. - Hidrografía y vías de comunicación.

PASAIA. Cartas de puertos y aproches. [192-]
[3194UM]



Plano del puerto de Pasajes [Material cartográfico]. – Escala [1:5.000]. Metros [= 11,5 cm.] – San Sebastián: Artes Gráficas “Gutenfelder”, [192-].

1 carta: reproducción gráfica industrial; col., 50 x 64 cm. en hoja de 58,5 x 71,5 cm.

Cuadro con:

Posición geográfica del faro de Pasajes y su alcance lumínico, así como luces de enfilación y balizamiento en tres emplazamientos.

Distintos calados de los muelles en bajamar.

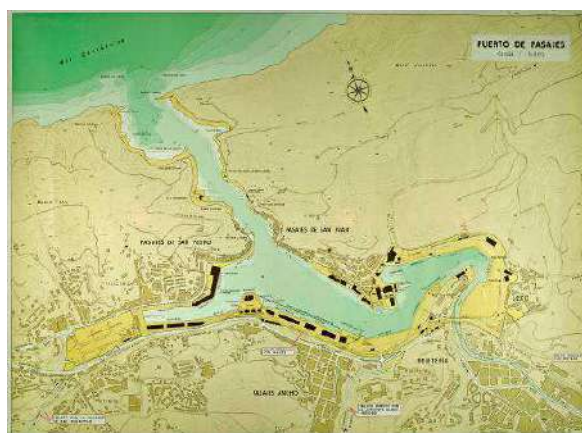
Sondeos y calados de profundidad en metros y tomados en la bajamar equinoccial.

Otras escalas gráficas:

Millas [=14,5 cm.]

- Flecha con remate en estrella señalando el norte geográfico, y con punta para el norte magnético. Indicación de la variación entre ambos. - Batimetría tomada cada 10 metros. - Relieve por curvas de nivel cada 10 metros y sombreado. - Distintas indicaciones en tierra y mar. - Resalte de instalaciones e inmuebles en las poblaciones. - Borrón sobre escudo real dispuesto encima del título.

PASAIA. Cartas náuticas. [19--]
[3990UM]



Puerto de Pasajes [Material cartográfico]. – Escala [1:5.000]. – [S.l.: s.n., 19--].

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 59 x 81 cm.

- Discriminación del área de actuación de la Autoridad Portuaria del Puerto de Pasajes. - Resalte de las instalaciones y edificios pertenecientes a este organismo. - Señalización de distintos enlaces a la red viaria y ferroviaria. - Relieve por curvas de nivel cada 10 metros. - Batimetría de la plataforma continental cada 5 metros. - Rosa de 8 vientos con flecha indicando el norte geográfico.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GIPUZKOA / PASAIA

PASAIA. Cartas de puertos y aproches. 1960 (1961)
[690UM]



Ría y puerto de Pasajes [Material cartográfico] : según los levantamientos efectuados por la Comisión Hidrográfica a bordo del Buque H. "Tofiño" durante los años 19?? y 1956 : Océano Atlántico Norte : Costa Norte de España. / Comisión Hidrográfica. – Escala [1:4.000]. Metros [=15 cm.] – Cádiz (España): Talleres del Instituto Hidrográfico de la Marina, 1960 (1961).

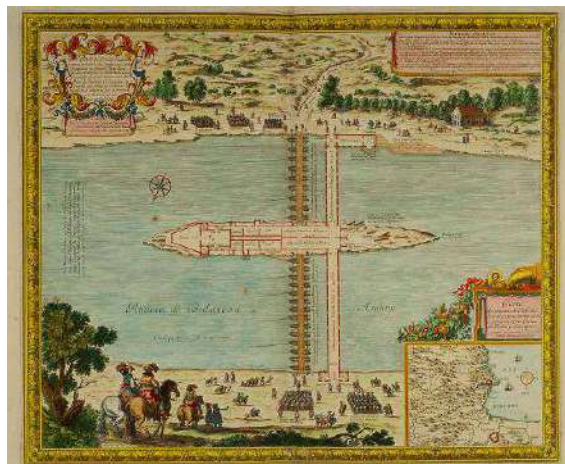
1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 114 x 86 cm.

- *Sondas y elevaciones expresadas en metros, las primeras tomadas en el nivel máximo de la bajamar. - Indicación de la declinación de la aguja para el año 1960. - Proyección Mercator. - Cuadrante vacío para posibles correcciones realizados por el usuario. - Nota con el número de hoja: "Nº 9440". - Márgenes graduados cada 2'. - Relieve por normales. - Sello fraccionado con nota para "navegantes".*

- *Vista en alzado de las entrada de Pasajes "(...) demorando Fº. de Pasajes al S. 19º E. distancia ¾ de milla.*

- *Plano menor:*

Canal de Entrada de punta de las Cruces a punta de la Torre. – Escala [1:2.500]. Metros [=8 cm.].

BIDASOA, Río. Mapa parcial. 1659
[267UM]

Plan de l'Isle des Faisans, à présent dite de la Conférence (sic) et des bâtiments qui ont été faits dans icelle, tant pour le traité de la paix générale que pour l'entrevue des rois de France et d'Espagne... [Material cartográfico]/ par le chevalier de Beaulieu (...). – Escala sin determinar. Cent pieds [= 6 cm.]. – A Paris. Chez l'auteur rue St. Andre des arts, Porte de Bucy. [1659]

1 mapa: grab., col., 41,5 x 50,5 cm. en hoja de 63,5 x 94,5 cm.

-En la obra de Sebastian de Pontault "Taité des conquêtes de Louis Le Grand". - Cartela ornamentada con motivos florales y mitológicos. - Rosa de ocho vientos, inserta en circunferencia, con el norte geográfico señalando la margen derecha del documento. - Marco profusamente decorado. - Nota en la margen izquierda señalando las circunstancias de la boda real. - Nota en la margen superior derecha, en cortina, indicando las circunstancias de la reunión entre ambas cortes. - Relieve por sombreado. - Representación de las estancias y departamentos contruidos en la isla de los Faisanes, cuerpos de los ejércitos, así como caballeros y soldados. - Plano inscrito en el margen inferior derecho: Carte des environs de l'Isle des Faisans, apresnt dite de la Conférence, et des limites de France, et d'Espagne / [Beaulieu]. – Escala sin determinar. Cinq lieue de France [= 5 cm.]. - A Paris. Chez l'auteur rue St. Andre des arts, Porte de Bucy. [1659].

1 mapa: grab., col., 14 cm. x 10 cm.

Relieve de montes en perfil. - Representación de embarcaciones veleras. - Cruz de los puntos cardinales con flecha del norte geográfico señalando el margen derecho del plano. - Coloreado en aguadas.

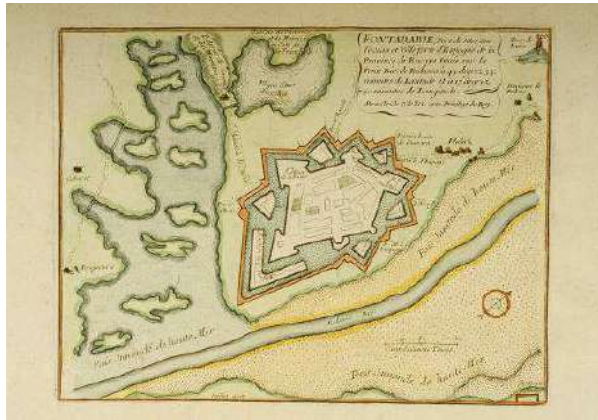
BIDASOA, Río. Mapa parcial. 1659
[1471UM]

Plan de l'isle de la Conférence : Ou le traité de la Paix Generale, entre la France et l'Espagne a esté conclu ensemble le Mariage du Roy avec l'infante, et l'entreueüe des deux Roys par leurs premiers Ministres Menseigr. le Cardl. Mazarin, et Dom Louïs d'Haro, [Material cartográfico]/ [Sebastien de Pontault] Beaulieu. – Escala sin determinar. – A Paris par le Sr. de Beaulieu Ingenieur des Armées de Roy [demeurant rue St. Andre des arts, Porte de Buey]. Au mois de Novembre 1659.

1 mapa: grab., 44,7 x 53,7 cm. en hoja de 47,3 x 61,8 cm.

- Pertenece a la obra de Sebastian de Pontault "Taité des conquêtes de Louis Le Grand". - En margen superior derecha, leyenda alfabética en cortina para la identificación y localización de distintos emplazamientos y personajes presentes en la hoja. - Representación de las plantas de distintas plazas europeas, en el total de los márgenes, que fueron negociadas en este tratado de paz. - Rosa de ocho vientos con el norte geográfico, en remate de flor de lis, señalando la margen derecha del documento. - Relieve por sombreado. - Representación de las plantas de las ciudades localizadas en el plano, red hidrográfica, así como el paso de las comitivas reales. - Plano inscrito en el margen inferior derecho representando la isla de los Faisanes, sobre el que se localiza una leyenda alfabética, en sabana, con igual propósito que la leyenda del plano mayor.

**HONDARRIBIA. Planos de población. [17--]
[231UM]**

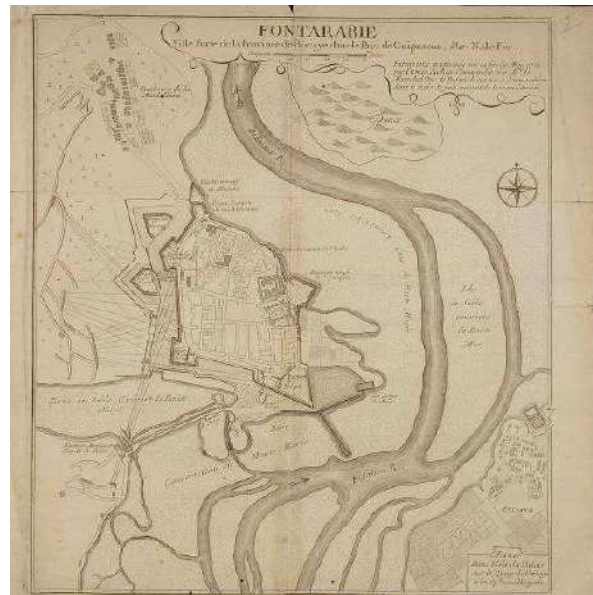


Port de Mer sur l'Océan et Ville forte d'Espagne de la Province de Biscaye située sur la petite riv de Bidasoa a 43 degrez 35 minutes de latitude et a 17 degrez 50 minutes de longitude . [Material cartográfico]/ [Nicolas] de Fer, [Charles] Inselin fecit. – Escala sin determinar. Cent Soixante toises [= 3,5 cm.]. – A Paris. Chez l'Sr. de Fer. avec Privilige du Roy. [17--].

1 mapa: grab., col., 17 x 22,4 cm. en hoja de 23,5 x 32,5 cm.

- *Relieve por sombreado.* - *Flecha inserta en circunferencia con el Norte geográfico señalando la margen derecha de la hoja.* - *Representación de obras de paso y poblaciones.* - *Coloreado por aguadas.*

**HONDARRIBIA. Planos de población. [1719?]
[235UM]**



Fontarabie [Material cartográfico] : ville Forte de la Province de Biscaye dans le Pays de Guipuscoa / par N. de Fer . – Escala [ca. 1:1.600]. 50 Toises [= 5,9 cm]. – Paris : Dans l'Isle du Palais sur le Quay de L'orloge a la Sphere Royale, [1719?]

1 plano: grab., 36,4 x 32,4 cm. en hoja de 39 x 38 cm.

- *En: "Introduction a la fortification."* - *Representación de las posiciones de las baterías, así como la trayectoria y el alcance del tiro de las mismas.* - *Nota explicativa en el margen superior derecho, indicando la participación de la armada del rey francés a mando del mariscal Duque de Berwick en mayo de 1719.* - *Rosa de cuatro vientos con el norte geográfico en remate de flor de lis.* - *Flecha indicando la dirección del cauce del río Bidasoa.* - *Relieve por sombreado.* - *Representación de obras de paso, caminería e hidrografía, con resalte del recinto amurallado de la ciudad.*

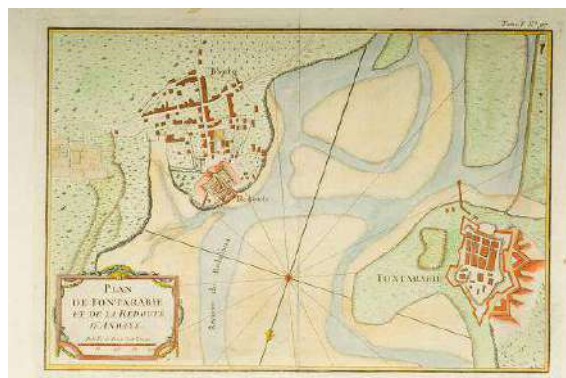
HONDARRIBIA. Planos de población. 1719
[249UM]

[Hondarribia] [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 50 toises [= 6 cm]. - [S.l.: s.n.], 1719.

1 mapa: ms., col., 37,5 x 48 cm. en hoja de 40,5 x 76,5 cm.

- Leyenda alfanumérica en la parte superior derecha para la localización e identificación de distintos emplazamientos de las ciudades de Fuenterrabía y Hendaya, así como elementos orográficos del espacio circundante. - Diferente uso de escalas para el territorio francés y español. - Profusa representación del recinto amurallado de Fuenterrabía y de los inmuebles de ambos centros urbanos. - Localización de las líneas de trinchera y posición de las baterías que participan en el ataque a Fuenterrabía. - Sondeos marinos.

- Representación del límite fronterizo entre ambos estados. - Caminería y explotaciones agrarias. - Coloreado en aguadas.

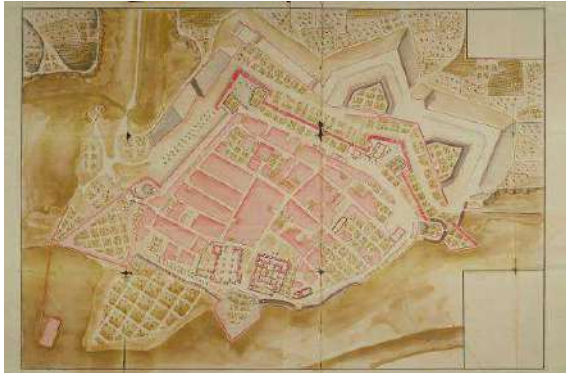
HONDARRIBIA. Planos de población. [1764?]
[226UM]

Plan de Fontarabie et de la redoute d'Andaye / [Bellin]. Escala sin determinar. Deux cent toises [= 5 cm.]. [Paris?: Jacques Nicolas Bellin, 1764?].

1 mapa: grab., col., 21,2 x 31,7 en hoja de 29,8 x 44 cm.

En: "Le Petit Atlas Maritime Recueil De Cartes et Plans Des Quatre Parties Du Monde. en Cinq Volumes. I. Volume. Amerique Septentrionale et Isles Antilles. II. Volume. Amerique Meridionale. Mexique, Terra-Ferme, Bresil, Perou, Chily. III. Volume. Asia et Afrique. IV. Et V. Volumes. Europe et les Etats Qu'elle contient. Par Ordre de M. Le Duc de Choiseul, Colonel General des Suisses et Grisons Ministre de la Guerre et de la Marine. Par le S. Bellin Ingenieur de la Marine 1764". - Representación de los principales elementos de los recintos amurallados de las localidades de Fuenterrabía y Bayona. - Cuadrante de los puntos cardinales con el norte geográfico, en remate con flor de lis, señalando el margen inferior de la hoja. - Nota en la margen superior derecha para la localización dentro del Atlas. - Red de caminería, hidrografía y explotaciones agropecuarias. - Coloreado en aguadas.

HONDARRIBIA. Planos de población. [17--]
[250UM]

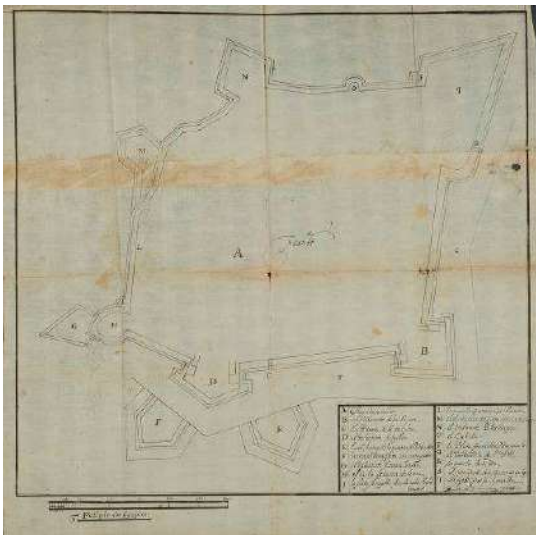


[Plano de la plaza de Hondarribia según se hallava]
[Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.l.: s.n., 17--].

1 mapa: ms., col., 56,5 x 82,5 cm. en hoja de 63 x 92 cm.

- Cartelas vacías. - Resalte del recinto amurallado y representación de los solares urbanos. - Caminería y explotaciones agrarias. - Coloreado en aguadas.

HONDARRIBIA. Fortificaciones. [17--]
[254UM]

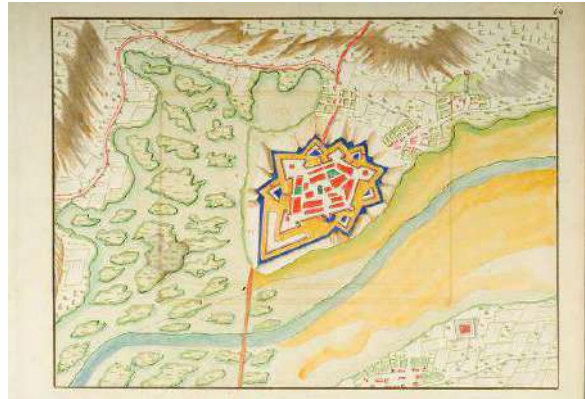


Fuentt^a [Material cartográfico] / Luis de Grian y Beza (...). - Escala sin determinar. Petipie de 600 pies [= 15 cm]. - [S.l.: s.n., 17--].

1 mapa: ms., 39,3 x 42,3 cm. en hoja de 44,5 x 45 cm.

- Leyenda alfabética para localización e identificación de distintos emplazamientos de la ciudad. - Plumilla.

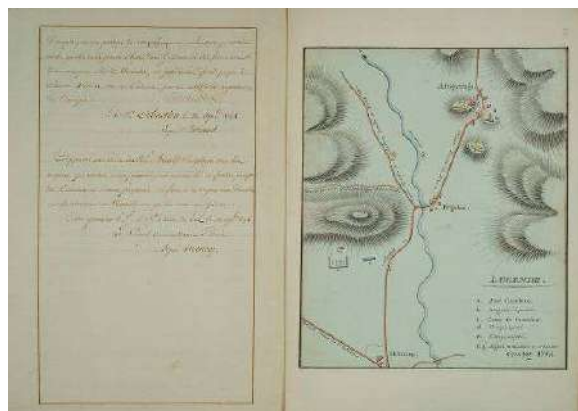
HONDARRIBIA. Mapas generales. [17--]
[269UM]



[Hondarribia] [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 100 toises [=14 cm]. - [S.l.: s.n., 17--].

1 mapa: ms., col., 23,7 x 32,5 cm. en hoja de 28,3 x 39,3 cm.

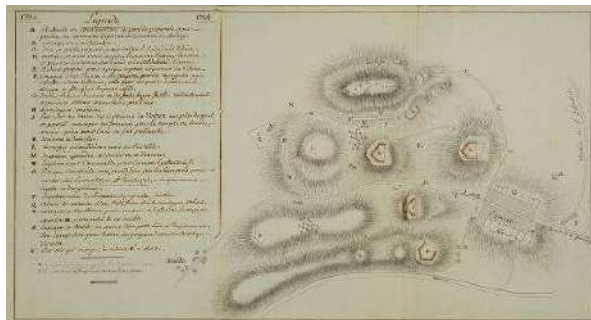
- Nota en francés en el verso: "Salce varder 65. Est en Chateau en Catalogne proche de lauille de Situé a ... Degrés...minutes de latitude et a ... degrés...mº. de longitude". - Escala gráfica en el verso del documento. - Profusa representación del recinto amurallado de Fuenterrabía. - Caminería y explotaciones agrarias. - Coloreado en aguadas.

HERNANI. Mapas generales. 1794
[209UM01/02]

[Bourg d'Ernany] [Material cartográfico]. / Berard. - Escala sin determinar. - Espagne: [s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 22,3 x 18,3 cm. en hoja de 28,5 x 53,3 cm.

- En cuadernillo con texto explicativo, en el que se identifica el título, autor y "visto bueno" del documento (Moncey). Va acompañado de un segundo plano (UM 209-3). - Leyenda alfabética para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja. - Relieve por sombreado y normales. - Poblaciones, caminería, obras de paso e hidrografía. - Plumilla negra. Coloreado en aguadas.

HERNANI. Mapas generales. 1794
[209UM03]

[Bourg d'Ernany] [Material cartográfico]. / Berard. - Escala sin determinar. - Espagne: [s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 56,1 x 30 cm. en hoja de 53,2 x 28,5 cm.

- En cuadernillo con texto explicativo, en el que se identifica el título, autor y "visto bueno" del documento (Moncey). Va acompañado de un segundo plano (UM 209-1/2). - Leyenda alfabética para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja. - Relieve por sombreado y normales. - Poblaciones, caminería, obras de paso e hidrografía. - Plumilla negra. Coloreado en aguadas.

HERNANI. Mapas generales. 1795
[202UM]

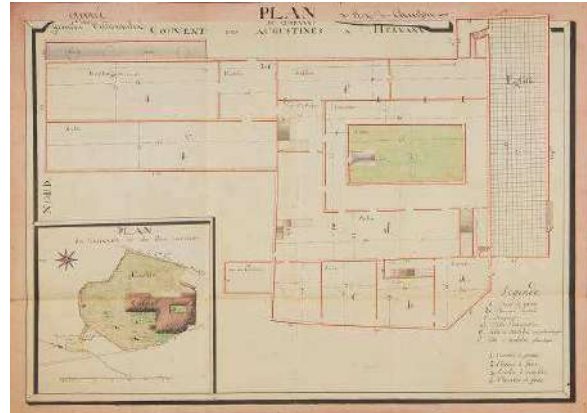


Plan d'Hernani et de ses environs. [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 300 toises [= 16 cm]. - [S.l. : s.n.], 1795.

1 mapa: ms., col., 49,2 x 75,5 cm. en hoja de 52 x 82 cm.

- Leyenda alfanumérica para la identificación y localización de distintos emplazamientos militares. Los identificadores numéricos se utilizan para la localización de las baterías españolas que han sido ocupadas e inutilizadas. - Rosa de ocho vientos con flecha indicando el norte geográfico y una segunda indicando el norte magnético. - Relieve por sombreado. - Red de caminería, obras de paso, hidrográfica y poblaciones. - Plumilla roja y negra. Coloreado en aguadas.

HERNANI. Fortificaciones. [1795]
[204UM]



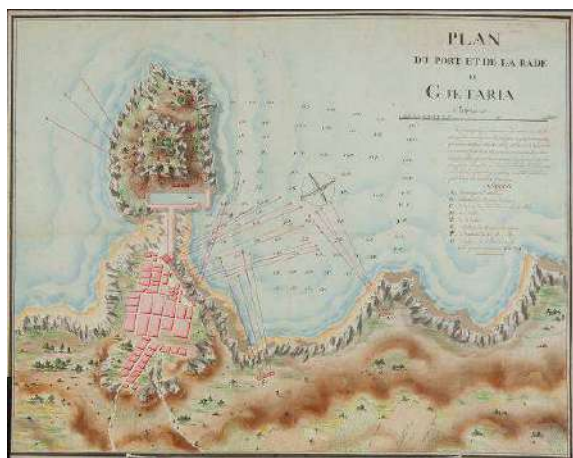
Plan du ci-devant Convent des Augustines a Hernani. [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.l. : s.n., 1795].

1 mapa: ms., col., 36,9 x 52 cm. en hoja de 41,3 x 57,5 cm.

- Incluye segundo plano en la margen inferior izquierda que representa la localización del convento. Plan du couvent et de fon encenite [Material cartográfico]. Escala sin determinar. 50 toises [= 10 cm]. [S.l.: s.n., 1795]. - Incluye rosa de ocho vientos con el norte geográfico señalando la margen izquierda del plano. - Leyenda alfanumérica para la identificación y localización de los distintos departamentos del edificio. Cada uno de ellos incluye sus medidas correspondientes. - Nota en la margen superior izquierda, "Armée des Pyrenées Occidentales". - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

GETARIA. Planos de población. 1794

[201UM]



Plan du port et de la rade de Guetaria : en Espagne
[Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 500
toises [= 12,3 cm.]. - [S.l.: s.n.], 1794.

1 mapa: ms., col., 35,9 x 36,1 cm. en hoja de 36 x 46
cm.

- *Nota explicativa sobre el sondeo de las profundidades del mar, en brazas, bajo el título del documento.* - *Leyenda alfabética para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la hoja.* - *Emplazamiento de las baterías y su distancia de tiro.* - *Rosa de cuatro vientos con el norte señalando la margen superior izquierda de la hoja.* - *Relieve por sombreado.* - *Plumilla roja y negra.* *Coloreado en aguadas.*

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PAÍS VASCO

PAÍS VASCO. Mapas generales. [1606]
[236UM]



Legionis, Biscaniae et Guipuscoae typus / [Mercator, Gerard; Hondius, Jodocus]. – Escala [ca. 1:1.000.000]. 10 Leucaea Hispaniae [= 5,2 cm]. - [Amsterdami : Sumptibus & typis aneis Henrici Hondij, 1606].

1 mapa: grab. ; 38 x 45,7 cm en hoja de 41 x 51,3 cm.

En: “Gerardi Mercatoris Atlas sive Cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura”. *La edición es desconocida.* - *Cartela de profusa ornamentación con título en latín.* - *Escala también expresada en millas germanas en cartela con remate de marco que encuadra un ave.* - *Relieves en perfil.* - *Márgenes graduados.* - *Ilustraciones de dos naves (galeón y nao).* - *Coloreado en aguadas.*

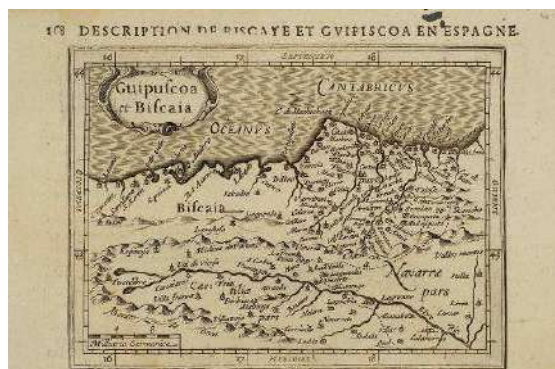
PAÍS VASCO. Mapas generales. [1606]
[246UM]



Legionis, Biscaniae et Guipuscoae typus / [Mercator, Gerard; Hondius, Jodocus]. – Escala [ca. 1:1.000.000]. 10 Leucaea Hispaniae [= 5,2 cm]. - [Amsterdami : Sumptibus & typis aneis Henrici Hondij, 1606].

1 mapa : grab. ; 32,8 x 45,8 cm en hoja de 43,3 x 54,0 cm.

En: “Gerardi Mercatoris Atlas sive Cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura”. *La edición es desconocida.* - *Cartela de profusa ornamentación con título en latín.* - *Escala también expresada en millas germanas en cartela con remate de marco que encuadra un ave.* - *Relieves en perfil.* - *Márgenes graduados.* - *Ilustraciones de dos naves (galeón y nao).* - *Coloreado en aguadas.*

PAÍS VASCO. Mapas parciales. [1618?]
[219UM]

Guipuscoa et Biscaia: Description de Biscaye et Guipuscoa en Espagne / [Petrus Bertius]. - Escala [ca. 1:1.900.000]. 6 Miliaria Germanica [= 2,3 cm]. - [Amsterodami : Sumtibus et typis aeneis ludoci Hondii, 1618?].

1 mapa: grab. 8,5 x 12,2 cm. en hoja de 12 x 30.

- *En*: "Tabularum Geographicarum contractarum : Libri septem : In quibus Tabulae omnes gradibus distinctae, descriptiones accuratae,... ad Christianissimum Galliae & Navarrae Regem Ludovicum XIII", editada en Ámsterdam por Jodocus Hondius en 1616. - Referencia de la coordenada longitudinal por el meridiano de la isla Do Corvo (Azores). - Márgenes graduados cada 3'. - Relieve en montes de perfil y normales. - Título en francés en cartela profusamente decorada.

PAÍS VASCO. Mapas generales. [164-]
[220UM]

Biscaia, et Guipuscae Cantabriae veteris pars / [Willem Janszoon Blaeu]. - Escala [ca. 1:612.500]. 6 millaria Hispanica communia [= 6,2 cm]. - [Amsterdam? : ex officina J. Blaeu, [164-].

1 mapa: grab., col.; 38 x 49,5 cm en hoja de 48 x 49,7 cm.

- *En*: "Atlas Novus" de W. Blaeu, la edición es desconocida pero posiblemente se realizó una única edición entre 1635-1655. - Dos blasones, uno incluye el escudo del Señorío de Vizcaya y otro en blanco. - Márgenes graduados. - Relieves por monte de perfil. - Orientación con rosa de los vientos con remate de lis, señalando el norte. - Título en latín en cartela cornucopiada, con motivos vegetales. Marco con querubín, en su extremo izquierdo, que porta distintos instrumentos para el estudio de la geometría, y gato en posición alzada en el extremo derecho. - Representación de navíos de la época. - Coloreado en aguadas.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PAÍS VASCO

PAÍS VASCO. Mapas generales. [164-]
[239UM]

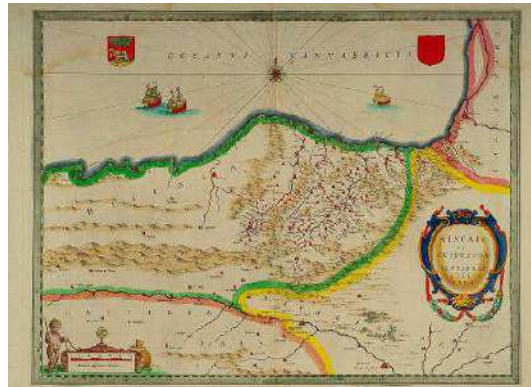


Biscaia, et Guipuscae Cantabriae veteris pars. / [Willem Janszoon Blaeu]. - Escala [ca. 1:612.500]. 6 millaria Hispanica communia [= 6,2 cm]. - [Amsterdam? : ex officina J. Blaeu, [164-].

1 mapa: grab., col.; 37,8 x 49 cm en hoja de 50 x 59,7 cm.

- En: "Atlas Novus" de W. Blaeu, la edición es desconocida pero posiblemente se realizó una única edición entre 1635-1655. - Dos blasones, uno incluye el escudo del Señorío de Vizcaya y otro en blanco. - Márgenes graduados. - Relieves por monte de perfil. - Orientación con rosa de los vientos con remate de lis, señalando el norte. - Título en latín en cartela cornucopiada, con motivos vegetales. Marco con querubín, en su extremo izquierdo, que porta distintos instrumentos para el estudio de la geometría, y gato en posición alzada en el extremo derecho. - Representación de navíos de la época. - Coloreado en aguadas.

PAÍS VASCO. Mapas generales. [164-]
[244UM]



Biscaia, et Guipuscae Cantabriae veteris pars. / [Willem Janszoon Blaeu]. - Escala [ca. 1:612.500]. 6 millaria Hispanica communia [= 6,2 cm]. - [Amsterdam? : ex officina J. Blaeu, [164-].

1 mapa: grab., col.; 37,8 x 49 cm en hoja de 50 x 59,7 cm.

- En: "Atlas Novus" de W. Blaeu, la edición es desconocida pero posiblemente se realizó una única edición entre 1635-1655. - Dos blasones, uno incluye el escudo del Señorío de Vizcaya y otro en blanco. - Márgenes graduados. - Relieves por monte de perfil. - Orientación con rosa de los vientos con remate de lis, señalando el norte. - Título en latín en cartela cornucopiada, con motivos vegetales. Marco con querubín, en su extremo izquierdo, que porta distintos instrumentos para el estudio de la geometría, y gato en posición alzada en el extremo derecho. - Representación de navíos de la época. - Coloreado en aguadas.

PAÍS VASCO. Mapas generales. 1696
[221UM]

La Biscaia divisa nelle sue 4 parti principali: Dedicata al Merito dell'illmo. Sigre., e Prone. Colendmo. Il Sigre. Don Gio. Battista de Villareale e Gamboa Cavalier dell'Abbito di S. Giacomo ... Domenico de Rossi. / da Giacomo Cantelli da Vignola Geografo ; A. Barbey Sc. – Escala [ca. 1:653.600]. 30 Miglia d'Italia [= 8,5 cm], proyección conica. - In Roma : Dato in Luce de Domenico de Rossi erede de Gio Giac^o. de Rossi dalle sue stampe ... alla Pace, con privil. del S.P. e licenza del Sup. l'An 1696 il di 1^o 7bre.

1 mapa : grab., col. ; 43 x 54 cm.

-En: "Atlas Mercurio Geografico, overo Guida in tutte le parti del Mondo (...)", *mapa n^o86, cuarta edición de 1696. Las planchas son obra del grabador Antonio Barbey, bajo el patrocinio de Domenico Rossi, que aparece entre los agradecimientos del título. -Márgenes graduados, cada 10'*

Título y dedicatoria en italiano en cartela con forma de cortinaje o tapiz, sujeta por angelote o querubín y ornamentada con guirnaldas. Remata a esta un gran escudo del Señorío de Vizcaya.

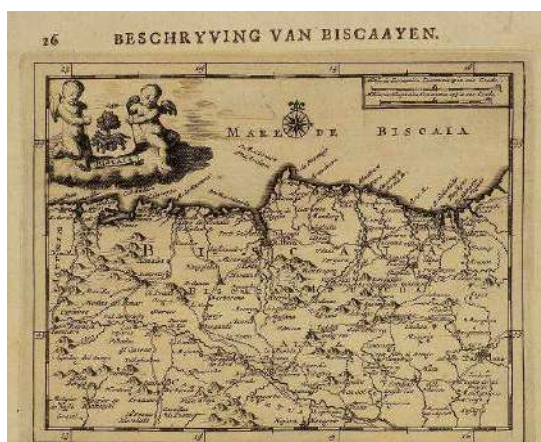
Marco ornamental en el centro superior con distintas escalas:

9 Leghe comuni di Spagna

12 Leghe comuni di Francia,

En este, se incluyen distintos signos convencionales que representan instituciones eclesiásticas (arzobispados y obispados) y educativas (universidades). Puntos cardinales.

Meridiano origen de la isla de Hierro (Islas Canarias). - Relieve por montes en perfil. -Extensa representación de poblaciones, así como de distintas obras civiles (puentes y vados), agrupaciones arbóreas, caminería e hidrografía. - Toponimia en italiano, francés y español.

PAÍS VASCO. Mapas generales. [1707]
[222UM]

Beschryving van Biscaayen / [Pieter van der AA]. – Escala sin determinar. 10 Milliaria Germanica Communia 15 in uno gradu [= 4,2 cm]. - [Te Leyden : by Pieter Van Der Aa, 1707].

1 mapa: grab. 11 x 14,6 en hoja de 14,7 x 19 cm.

-En: "Beschryving van Spajen en Portugal; Waar in, op het naauwkeurigfte, al het geene, dat, zoo ten opzigate (...)", *lámina n^o 26, publicado en la actual ciudad holandesa de Leyden en el año 1707.*

-En el extremo derecho dos querubines sostienen escudo del Señorío de Vizcaya. *Título en holandés. Márgenes graduados cada 10'. - Rosa de los vientos con lis señalando el Norte.*

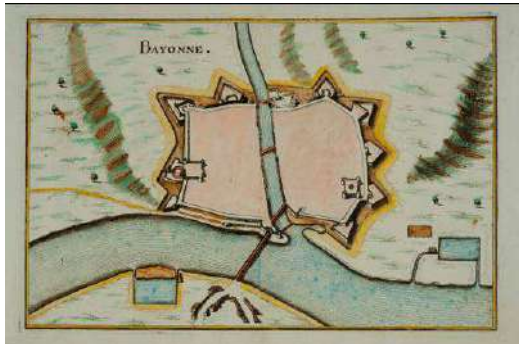
Otras escalas utilizadas:

Milliaría Hispanica Communia 17 ¼ in uno grado. [=3,2 cm.]

- Relieve en monte de perfil. - Toponimia en italiano.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PAÍS VASCO

BAYONA. Fortificaciones. [16--¿]
[232UM]

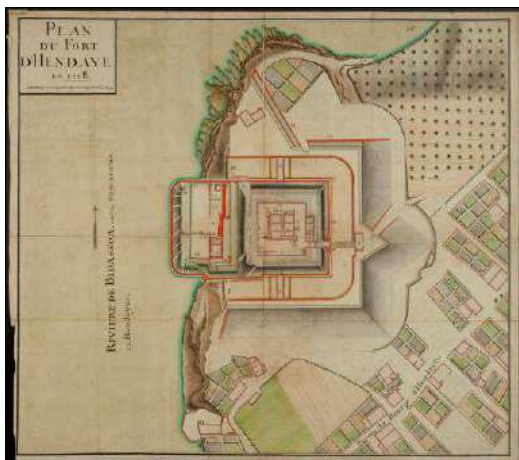


Bayonne [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.n.: s.l., 16--¿]

1 mapa: grab., col. 18,5 x 28 cm. en hoja de 30,5 x 35 cm

- Representación del recinto amurallado de la ciudad.
- Relieve por sombreado. - Caminería, hidrografía y límites administrativos.

HENDAYA. Fortificaciones. 1718
[251UM]



Plan du fort d'Hendaye [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 25 toises [= 7 cm]. - [S.l. :s.n.,] 1718.

1 mapa: ms., col., 48,9 x 42,9 cm.

- Localización por indicadores numéricos de los distintos emplazamientos presentes en la fortificación. No se ajunta leyenda. - Flechado señalando el norte geográfico. - Relieve por sombreado. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

HENDAYA. Mapas generales. c.1775
[252UM]

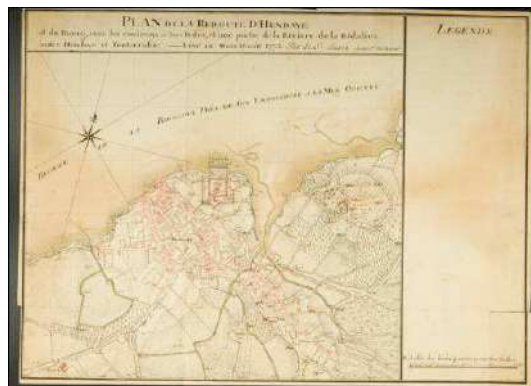


[Plano de la población de Hendaya con su fuerte] [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.l. :s.n., ca.1775].

1 mapa: ms., col., 76,5 x 93 cm. en hoja de 79,7 x 110 cm.

- Relieve por sombreado. - Rosa de ocho vientos con remate en flor con el norte geográfico señalando el margen inferior de la hoja. - Red de caminería, hidrografía, parcelación y obras de paso. - Plumilla negra y roja. Coloreado enaguadas.

HENDAYA. Mapas generales. 1775
[256UM]



Plan de la redoute d'Hendaye : et du Bourg, avec les environs a 300 toises, et une partie de la Riviere de la Bidasoa entre Hendaye et Fontarrabie. [Material cartográfico]. / Par le Sr. Lusca, Inspecteur des cazernes. - Escala sin determinar. Deuxpoucespour 100 toises [= 10,6 cm]. - [S.l. :s.n.], Levé auMoisd' août 1775.

1 mapa: ms., col., 36,7 x 50,2 cm. en hoja de 38 x 51,7 cm.

- Cuadrícula en el plano. - Cartela con leyenda vacía. - Relieve por normales. - Rosa de ocho vientos con remate en flor de lis señalando el norte geográfico. - Red de caminería, hidrografía, parcelación y obras de paso. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

**ALAVA. Mapas generales. [177-]
[259UM]**

Mapa de la Provincia de Alava dividido en seis cuadrillas, y construido segun las noticias de sus naturales [Material cartográfico] / Por Don Tomás Lopez Geografo que fué de los Dominios de S.M. - Escala [ca. 1:211.800]. 7 Leguas de una hora de camino ó de 20 al Grado [= 18,3 cm]. - Se hallará este Mapa con todas las obras del Autor en Madrid, en la Calle de Atocha, Manz. 158 nº 1 : Tomás López, [1770].

1 mapa: grab., col. 38,2 x 36,9 cm. en hoja de 40,8 x 40,5 cm

- Parece la misma plancha que la del mapa de Álava fechada en 1769, del mismo autor con algunas diferencias. Cambia la cartela, fecha, etc. Esta plancha aparece en la edición del Atlas de 1830. - Leyenda gráfica y numérica en la margen superior derecha para el reconocimiento de poblaciones y edificaciones el primero, y administraciones eclesiásticas la segunda. - Nota del autor en la margen inferior izquierda.

- Escala también expresada en:

-Leguas legales castellanas de 26 ½ al grado.

- Margen superior graduado longitudinalmente respecto al meridiano de Isla de Hierro. Margen inferior graduado longitudinalmente respecto al meridiano del Pico de Tenerife. - Márgenes graduados cada 12'. - Relieve por montes de perfil y sombreado. - Cartela ornamentada. - Caminería, hidrografía y límites administrativos.

**URRUÑA (Francia). Mapas generales. 18--
[207UM]**

Urrugne [Material cartográfico]. Escala sin determinar. 300 toises [= 6,5 cm.]. - [S.l. :s.n., 18--].

1 mapa: ms., col., 41,5 x 64 cm.

- Nota: "petitoroque et grandoroque".- Relieve por normales. - Red de caminería, edificaciones, hidrografía, parcelación y obras de paso. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PAÍS VASCO

BAYONA. Mapas generales. 1815
[208UM]



Plan de la place, citadelle et ouvrages extérieurs de Bayonne [Material cartográfico]. / Condere, deli. - Escala sin determinar. 600 milles [= 8 cm.]. - [S.l. :s.n.], année 1815.

1 mapa: ms., col., 54,3 x 53,9 cm. en hoja de 59 x 58 cm.

- *Leyenda alfanumérica para la localización e identificación de distintos emplazamientos presentes en la población. Se utilizan los indicadores alfabéticos para señalar aquellos emplazamientos que se encuentran en el exterior de la misma.* - Flechas indicando la dirección de los cursos fluviales. - Relieve por sombreado. - Red de caminería, edificaciones, hidrografía, parcelación y obras de paso. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

PAÍS VASCO. Mapas generales. 1800
[3330UM]



Provinciarum Guipuscoae, Alavae et Biscayae Tabula geographica [Material cartográfico] / ex D. Tom. Lopez mappis colligavit & ad astronomicas Observationes accommodavit F.L.G. Escala [ca. 1:300.000]. 8 Leguas de una Hora de Camino de 20 al Grado [= 13,8 cm.]- [Norimbergae] : Excuderunt Hom. Heredes, 1800 Cum Gratia ac Privil. S.C.M.

1 mapa : grab., col. ; 63 x 54 cms.

-*Sobre el mapa:* "Carte géographique, contenant les provinces de Guipuzcoa, de Alava & de Biscaye, drefseé nouvellement seu les cartes de Sueur Tom. Lopez & accomodeé furles observations astronomiques par F.L.G. publié par les Heret O'Homarem l'an 1800."

-*Otras escalas gráficas:*

-10 leguas legales castellanas de 5000 varas o de 26 ½ al grado [=13 cm]

- Márgenes graduados cada 1'.

- Cartela neoclásica con remate de yunque y mazas.

- Leyenda con claves gráficas para la identificación de poblaciones y edificios singulares, y numérica para localización de emplazamientos en la bahía de Portugalete.

- Divisiones administrativas mediante aguadas coloreadas.

- Coordenada longitudinal tomada por el meridiano de la isla de Hierro.

- Relieve por montes en perfil.

- Red hidrográfica y de caminos.

VIZCAYA (Señorío). Mapas generales. 1769 (1816-1818)
[238UM]



Mapa del Señorío de Vizcaya [Material cartográfico] : Construido según las noticias de sus naturales. / Por D. Tomás López, Geógrafo que fue de los Dominios de S. M. - Escala [ca. 1:242.600]. 6 [leguas] de una hora de Camino o de 20 al grado [= 13,7 cm.] - Se hallara este Mapa con todas las obras del Autor, y las que se vayan haciendo en Madrid, a la entrada de la Calle de Atocha, por la Plazuela del Ángel Manz^a 158. Num^o 1. Q.to 2^o : [Juan Lopez, 1816-1818].

1 mapa: grab., col., 37,8 x 39 en hoja de 40,5 x 40 cm.

- En la parte superior meridiano de origen: "Longitud Oriental del Pico de Tenerife" y en la inferior: "Longitud Oriental de la Isla del Hierro". - Márgenes graduados de 1^o en 1^o y de 5' en 5'. - Relieve por montes de perfil y sombreado. - Toponimia abundante. Indicados caminos. Costa sombreada. Fondeaderos. - Límites geográficos de provincias en diversas líneas punteadas y a la aguada en rosa y amarillo. - Impreso en una hoja de papel verjurado. Los bordes están recortados casi a la altura de la huella de impresión. - En el ángulo inferior derecho, título en cartela sobre una roca con dos lobos en el pico, arbolado y tres hombres con martillos trabajando el hierro. - En el ángulo inferior izquierdo "explicación de las señales" y relación de órdenes religiosas con número para identificar sus conventos en el mapa. - En el ángulo superior derecho lleva impreso el n.º 88, que corresponde a su ordenación en un Atlas.

ONDARROA (Bizkaia). Mapas generales. [18--]
[3227UM]



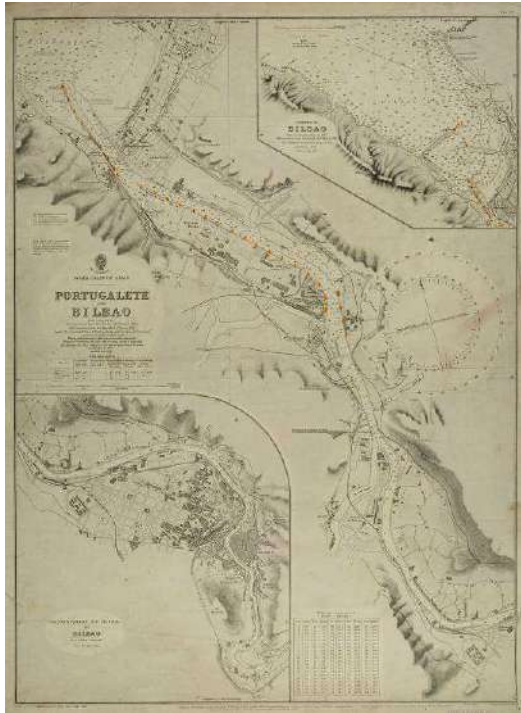
Croquis del puerto de Ondarroa, a ojo [Material cartográfico]. / Hennebutte, Ch. H. - Escala sin determinar. - [S.l. : s.n., 18--].

1 mapa: ms., col., 21,5 x 31,5 cm.

- Denominación de distintos emplazamientos singulares de la población. - Indicación de las líneas máximas de la pleamar y bajamar. - Ilustración de un barco-vapor. - Relieve por trazos. - Caminería, hidrografía, obras de paso. - Plumilla negra. Coloreado en lápiz de color.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PAÍS VASCO

VIZCAYA. Mapas parciales. 1886 (1927)
[218UM]



Otras escalas usadas:

1000 metros [= 6,8 cm]

Sondeos en pies. -Cuadro con información de las mareas.

Relación de las distintas abreviaturas para la distinción de los tipos de granulometrías de la plataforma continental. - Hoja nº 74. - Relieve por normales. - Rosa de 8 vientos indicando el norte geográfico. - Flecha con media lis indicando el norte magnético. - Toponimia, caminería, hidrografía y línea de ferrocarril.

PAIS VASCO. Mapas generales. 199?
[4023UM]



Portugalete and Bilbao [Material cartográfico] : North Coast of Spain. : From a Survey by The engineer in Chief Don Evaristo de Churruca, 1885 : with correction from the Spanish Gov^a Plan to 1916 / engraved by Edw. Weller. - Escala [ca. 1:14.580]. 10 cables or 1 sea mile [= 12,7 cm.] - London: Published at the Admiralty (...) under the Superintendece of Captain W.J.L Wharton R.N. Hydrographer, 1st March 1886.

1 mapa: grab., 65,5 x 48,1 en hoja de 70,2 x 51 cm.

Tríptico con un plano mayor que recoge el recorrido del río Nervión a su paso por la ciudad de Bilbao hasta su desembocadura en Portugalete.

Dos planos menores:

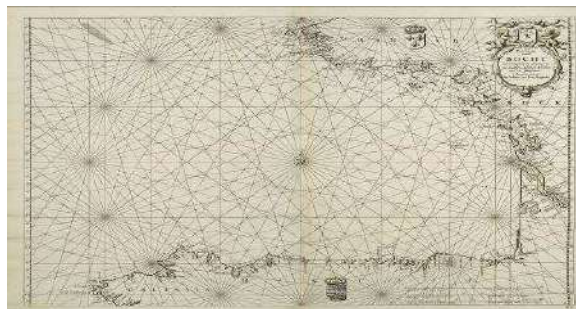
Entrance to Bilbao: from a Spanish Plan of 1874 : with corrections from the Spanish Gov [ornament] Plan to 1916 - Escala [ca. 1:32.400]. 10 cables or 1 sea mile [= 5,7 cm.]

Continuation of River to Bilbao : and River Nervión. Márgenes en grados y minutos divergiendo en graduación según la correspondencia del plano. - Tabla de conversión de unidades de distancia inglesas y las del SMD. - Distintas indicaciones sobre las continuas correcciones realizadas hasta la fecha de la presente edición.

C.A. del País Vasco. Euskal A. E. / El País. - Escala [1:285.000] 14 kilómetros [= 5,5 cm]. - Oviedo: Realizaciones y Ediciones Cartográficas S.L., 199?.

1 mapa: técnica mixta (relieve), col., 45 x 61 cm.

- Cartela en la parte superior izquierda donde se aloja el título y una ikurriña, enseña oficial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. - Cartela en la parte inferior izquierda con el nombre del periódico que patrocina este mapa. - Leyenda con distintos signos convencionales para la distinción de las poblaciones según su número de habitantes, red de carreteras, red hidrográfica, así como claves cromáticas para destacar las distintas alturas y profundidades de las superficies terrestres y marinas. - Márgenes graduados cada 1'.

COSTA CANTÁBRICA. Carta náutica. [1661]
[518UM]

Pascaerte vande Bocht van Vranckryck, Biscayen en GaliBen, tusschen Heysant en C. de Finisterre. / Iohannes van Loon. - Escala sin determinar. Duytsche mylen 15 in een graet. Dutch miles 15 to a degree, [= 13,6 cm]. - T' Amsterdam: by Iohannes van Loon plaetsnyder [en zeecaertmaker en Johannes Jannssonius van Waesberge ex], [1661].

1 carta náutica: grab., 42,5 x 55 cm. en hoja de 51 x 60.

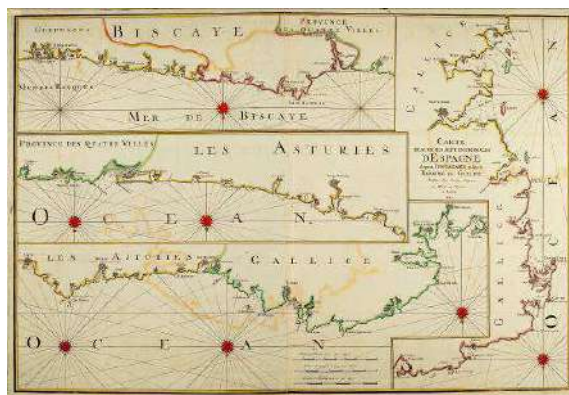
En: "Klaer lichtende noort-ster, ofte, Zee atlas : waer in verthoont de gelegentheydt van alle de zee-kusten des geheelen aerdtbodems" del mismo autor del año 1661.

- Otras escalas:

- Spaensche mylen 17 ½ in een graet. Spanish miles 17 ½ to a degree. [=13,6 cm]

- Eng: en Fran, mylen 20 in een graet. French and English miles 20 to a degree. [=13,6 cm]

- Nudos en rumbo. - Fondeaderos y puertos. - Toponimia costera en francés. - Latitud graduada. - Título en cartela barroca con querubines. - Blasón con el escudo de los borbones. - Rosa de 8 vientos formando red náutica, con flor de lis señalando el norte geográfico. - Escudo del reino de España.

COSTA CANTÁBRICA. Carta náutica. 1693
[266UM]

Carte des costes septentrionales d'Espagne depuis Fontarabie julqu'a Bayonne en Gallice : Faitte Par Ordre Exprez du Roy de France. - Escala [1:340.000], 8 Lieües de France à 20 par degreé [=12,9 cm]. - A Paris: [Pieter Mortier], 1693.

1 carta náutica: grab., color, 56,5 x 84,5 cm. en hoja de 61 x 93 cm.

- Otras escalas:

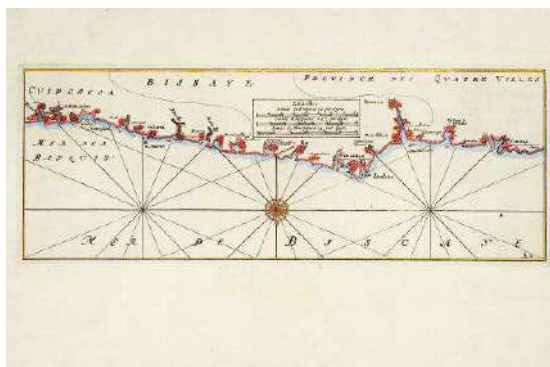
8 Lieües d'Espagne à 17 1/2 par degreé [= 12,9 cm].

6 Lieües d'Allemagne à 15 par degreé [= 12,9 cm].

- Cuatro tramos separados en diferentes planos. - Divisiones administrativas en colores con aguadas. - Rosas de 16 vientos con remate de flor de lis señalando el norte geográfico al Sur de la hoja. - Toponimia costera y representación de las poblaciones. - Nudos de rumbos.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / COSTA CANTÁBRICA

COSTA CANTÁBRICA. Cartas náuticas. [170-]
[233UM]



Mer de Biscaye. [Material cartográfico] . – Escala sin determinar. 8 lieues de France a 20 par degree [= 6,3cm.]. – [S.l.: Pieter Mortier, 170-].

1 carta náutica: grab.; col., 11,8 x 32,7 cm. en hoja de 31,3 x 38,5 cm.

-En: "Les costes de France et d'Espagne sur l'océan y sur la mer mediterranée avec leur fortification" de Pieter Mortier.

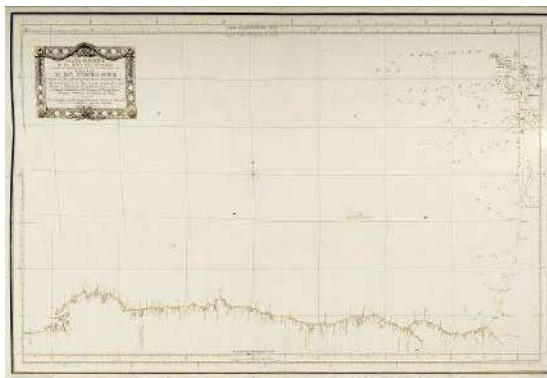
- Otras escalas gráficas:

7 Lieues d'Espagne de ½ par degre [= 6,3 cm.]

6 Lieus d'Allemagne a 15 par degree [= 6,3 cm.]

- Rosa de 16 vientos con el norte geográfico, en remate de flor de lis, señalando el margen inferior del plano. - Localidades, hidrografía. - Coloreado en aguadas.

COSTA CANTÁBRICA. Cartas náuticas. 1788
[260UM]



Carta Esferica de la Costa de Cantabria desde Malpica hasta el Rio de Bayona : Presentada al Rey Nuestro Señor por el Excmo. Señor Baylio Fr. D. Antonio Valdés Xefe de Esquadra de la Real Armada, Consejero de Estado, Secretario de Estado, y del Despacho Universal de Marina, y encargado interinamente de la Secretaria de Estado, Guerra, Hacienda, Comercio, y Navegacion de Yndias / Y Construida Por el Brigadier de la RI. Armada D. Vicente Tofiño de S. Miguel, Director de las Compañías de Guardias Marinas ; Grabada por Don Manuel Salvador Carmona, Grabador de Camara de S.M. y del Rey de Francia y Direcr. de la RI. Acad^a. de S. Fernando ; Josef Assensio grabó la letra. – Escala [ca. 1:777.000]. 1 grado de latitud [= 14,3 cm]. – [Madrid] : [Dirección de Hidrografía] : Año 1788.

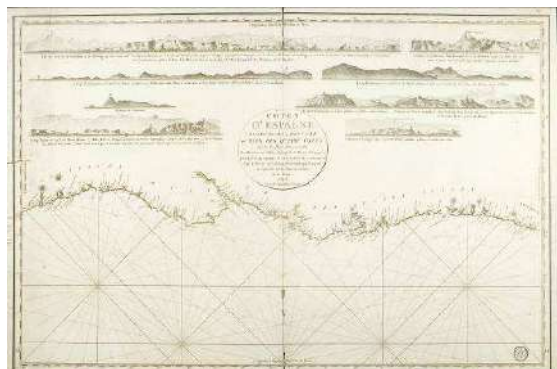
1 carta náutica: grab., 48,7 x 79 en hoja de 62,2 x 97 cm.

-En: "Atlas hidrográfico de las costas de España en el océano Atlántico, la costa de Portugal, parte de la de África y las Islas Canarias, Terceras y de Cabo Verde" de Vicente Tofiño (1789).

- Título e información en cartela profusamente decorada.

- Márgenes graduados cada 5'. - Longitudes tomadas del meridiano de Paris y de Tenerife en la margen superior, y de Cádiz y de El Ferrol, en el margen inferior. - Rosa con remate en flor de lis inserto señalando el norte geográfico y 16 rumbos. - Costas sombreadas. -Toponimia costera.

- Divisiones administrativas señaladas mediante indicaciones escritas. - Sondas, veriles y bajos sólo en la zona de la costa francesa. - Leyenda mediante letras para ilustrar los distintos tipos de sondas dependiendo de la distinta granulometría de las mismas. Explicación detallada de algunas de estas, así como comentario, en la parte inferior, de las fuentes recorridas para la elaboración del dibujo de las costas francesas.

COSTA CANTÁBRICA. Carta náutica. 1793
[524UM]

Côtes d'Espagne : Guipuzcoa, Biscaye et Pays des Quatre ville ; Côtes d'Espagne Asturies et Partie de Galice d'après les Plans levés en 1788 por Don Vicente Tofiño, Officier de la Marine d'Espagne ; gravé par Bouclét ; écrit par Herault. / Vicente Tofiño de San Miguel. – Escala sin determinar. - [Paris?]: Publiè par ordre du Ministre de la Marine Pour le Service des Vaisseaux de la Republique Française au Dépôt de Cartes Plans et Journaux de la Marine, 1793.

1 carta náutica: grab., 56,5 x 86,5 en hoja de 59,2 x 90,5

- Vista en alzado de la línea de costa. Indicación de los puertos marítimos más importantes, así como aquellos accidentes geográficos más significativos. Márgenes graduados cada 2'. Orientada con flecha con el N. al S. de la carta. Referencia de la coordenada longitudinal por el meridiano de Paris. - Nudos de rumbos. - Costas sombreadas. - Toponimia en francés.

COSTA CANTÁBRICA. Carta náutica. 1917 (1920)
[688UM]

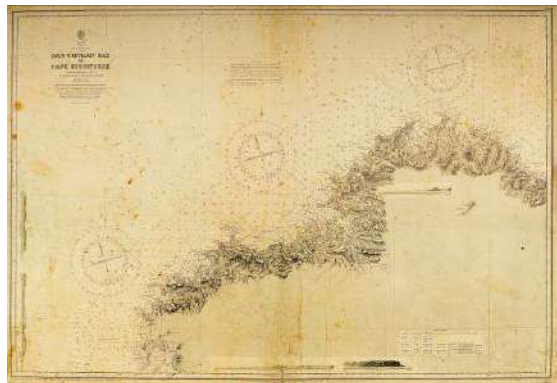
Océano Atlántico. Mar Cantábico: Carta que comprende desde cabo Ortegal hasta San Ciprian / Cadenet, J.; Pérez, W.; Becerril, J. – Escala [1:40.200] Metros [= 12,5 cm.]. – Madrid: levantada en 1917 por la Subcomisión Hidrográfica del Norte; J. Cadenet la dibujo; V. Pérez la grabo; J. Becerril grabo la letra, 1920.

1 mapa: grab., col., 63,5 x 96 cm. en hoja de 72 x 108 cm.

- Indicación gráfica del norte magnético. - Señalización marítima coloreada mediante aguadas.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / COSTA CANTÁBRICA

ESPAÑA (NO) (Costa). Cartas náuticas. 1887 (192-)
[1546.12UM]

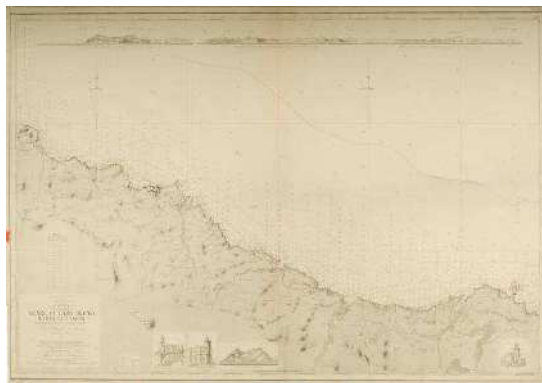


San Ciprian Bay to Cape Finisterre [Material cartográfico] : Spain : North West Coast : From Spanish Charts to 1914 : The off-shore soundings are by Commander L.S. Dawson and the Officers of H.M.S. "Sylvia" 1886. / Engraved by Edwd. Weller. – Escala sin determinar. – London : Published at the Admiralty (...) under the Superintendence of Captain W.J.L Wharton, R.N; C.B.; F.R.S Hydrographer, 5th. Nov. 1887.

1 carta náutica: lit.; 70 x 103 cm.

- Leyenda alfabética para la señalización y localización de las distintas morfologías de emisión de luz por los faros, y de las granulometrías del material presente en el fondo marino.
- Sondeos de profundidad medidas en brazas.
- Escudo del Hydrographyc Office sobre el título.
- Sello con porcentaje de descuento del precio.
- Relieve por sombreado y normales.
- Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas y remate de media flor de lis señalando el norte magnético. Indicación de la variación existente con el norte geográfico.
- Rosas de 8 vientos.
- Tabla de mareas en distintas localidades presentes en la hoja.
- Relación de las fechas en las que se han realizado correcciones.
- Indicación de distintas fechas de edición: Junio de 1905, Septiembre de 1907, Febrero 1912 y Enero de 1917.
- Nota informativa del responsable del Departamento de Ventas del Almirantazgo.
- 6 vistas en alzado de distintos espacios representados en la hoja.
- Pertenece a la colección de Urtiaga.

COSTA CANTÁBRICA. Cartas náuticas. 1900-1902 (1930)
[3193UM]



Océano Atlántico. Mar Cantábrico: Carta que comprende desde el cabo Ogoño hasta Guetaria / Noya, E.; Lopez, M.; Becerril y Sancho, J.. – Escala [1:40.470] Metros [= 12 cm.]. – Madrid: levantada en 1900-1902 por la Comision Hidrográfica; E. Noya dibujó; M. Lopez grabó la topografía; J. Becerril la letra, 1930.

1 carta náutica: grab., col., 63,5 x 96 cm. en hoja de 72 x 108 cm.

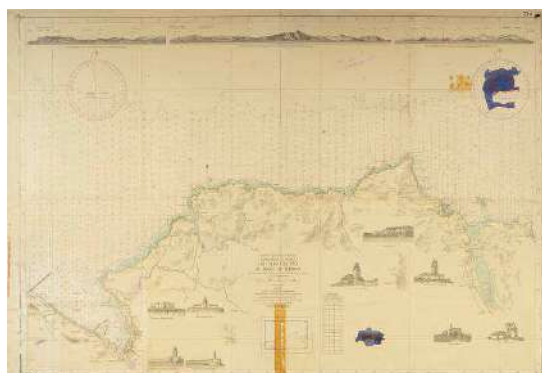
- Indicación gráfica del norte magnético. Señalización marítima coloreada mediante plumillas. Indicación de las coordenadas del Faro de Santa Catalina (Lequeitio).
- Croquis de localización de la carta náutica. Ilustraciones de los faros de San Catalina (Lequeitio), Zumaya y Guetaria.
- Representación de áreas de explotaciones agrarias.

COSTA CANTÁBRICA. Cartas náuticas. [19--]
[3563UM]

Carta de pesca de las costas vascas : Euskal eriko itxasertzetako araintza - idazkija. - Escala sin determinar. - [S.l. : s.n., 19--].

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial, 41 x 81 en hoja de 42 x 83 cm.

- *Leyenda gráfica, con signos convencionales, para la distinción de la tipología del fondo marino a través de su granulometría.* - *Rosa de 16 vientos con remate de flor de lis señalando el norte geográfico.* - *Márgenes graduados cada 1'.* - *Longitud orientada con el Meridiano de San Fernando.* - *Isolíneas indicando la profundidad de la plataforma continental.* - *Indicación del precio de la hoja en la esquina inferior derecha "PRIX. 20f."* - *Toponimia costera.* - *Hidrografía, caminería y ferrocarriles.*

COSTA CANTÁBRICA. Cartas náuticas. 1960
(1974).
[682UM]

De Cabo Ogoño al Abra de Bilbao [Material cartográfico] : Costa Norte de España : Océano Atlántico Norte : según los levantamientos efectuados por la Comisión Hidrográfica en el año 1927 con correcciones hasta 1960 / Instituto Hidrográfico de la Marina. - Escala [1:40.409] Kilómetros [= 50 cm.]. - [Madrid]: Taller del Instituto Hidrográfico de la Marina, 1960 (1974).

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial, col., 63,5 x 94 cm en hoja de 73 x 102,5

- *Primera edición "Noviembre de 1960". 2º Impresión "Agosto 1964".* - *Sondas y elevaciones expresadas en metros, las primeras tomadas en el nivel máximo de la bajamar, y las segundas al nivel medio del mar.* - *Líneas de batimetría.* - *Declinación magnética correspondiente al año 1960.* - *Proyección Mercator.*

- *Otras escalas gráficas:*

Yardas [=50cm.], en el lateral de la margen izda.

- *Márgenes graduados cada 1'.* - *Relieve por normales.* - *Cuadro para correcciones.* - *Hoja "Nº942".* - *Correcciones en 1976.*

- *Doble circunferencia graduada con flecha indicando el norte magnético, y cruz, el norte geográfico.* - *Ilustraciones de faros, atalayas, cabos, estaciones de señales y faroles presentes en esta franja costera.* - *Vistas en alzado de esta franja costera en tres sectores.* - *Croquis de localización de hojas.*

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PENÍNSULA IBÉRICA

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas generales. ca 1550
[510UM]



Hispaniae regiones nova descriptio [Material cartográfico] / [Sebastian Münster]. - Escala [ca. 1:4.000.000]. 1 grado de latitud [=2,7 cm]. - [Basilea: Sebastian Münster, ca. 1550].

1 mapa : grab. xil. ; 25,2 x 34,5 cm en h. de 32 x 43,2 cm

-En: "Cosmographia" de Ptolomeo, de Sebastian Münster . - Escala calculada a partir de un grado de latitud. - Marco con rotulación de grados solamente en los paralelos. - Relieve representado por perfiles de montañas abatidos en forma de cadena o cordillera. - Ciudades representadas por conjuntos de edificaciones según importancia. La hidrografía representa la red principal, con denominación de los ríos más importantes. La costa y el mar aparecen realzados con rayado irregular simulando olas. - Título y cartela en latín, toponimia en latín y castellano. - Al verso: "Hispaniam Hic Tibi Lector/exhibemus, iuxta modernam descriptionem/... (11 líneas). - Inserta en el ángulo inferior derecho una cartela con notas explicativas de las regiones y ríos de la península: "Hispaniam dividunt à mon/tes Pyrenei ..." (11 líneas)

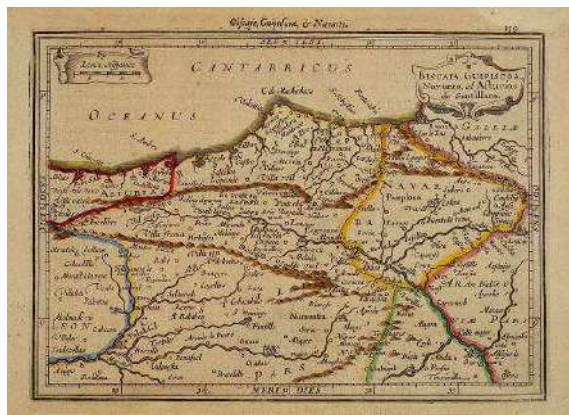
PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. [1628?]
[224UM]



Biscaia, Guipuscoa, Navarra et Asturias de Santillana. / [Johannes Janssonius (Jan Jansson)]. - Escala sin determinar. 10 Leucæ Hispanicae [= 3 cm.]. - [Amsterdam: Johanness Janssonius, 1628?].

1 mapa: grab., col., 12,3 x 17,7 cm en hoja de 17,5 x 22,4 cm.

En: "Atlas Minor" de Jan Janszoon. Edición de 1628, lámina 159. - Título en cartela ornamentada. - Márgenes graduados cada 5'. - Relieve de montes en perfil. - Líneas administrativas coloreadas en aguadas. - Signos convencionales para poblaciones de importancia. - Red hidrográfica.

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. [1630?]
[509UM01]

Biscaia, Guipuscoa, et Navarra. / [Johannes Janssonius (Jan Jansson)]. – Escala sin determinar 10 Leucaea Hispanicae [= 2,5 cm.]. – [Amsterdam: Johanness Janssonius, 1630?].

1 mapa: grab., col., 13,6 x 19 cm en hoja de 18,1 x 23,6 cm.

- En: "Atlas Minor" de Jan Janszoon. Edición de 1630. Lámina 159. - Título en cartela ornamentada. - Márgenes graduados cada 5'. - Relieves de montes en perfil. - Líneas administrativas coloreadas en aguadas. - Signos convencionales para poblaciones de importancia. - Red hidrográfica.

NAVARRA. Mapas generales. [c.1630]
[240UM]

Navarra / [Mercator, Gerard; Hondius, Jodocus]. – Escala [ca. 1:1.000.000]. 4 Leucaea Hispanicae [= 6,6 cm]. - [Amsterdami : Sumptibus & typis aneis Henrici Hondij], [c.1630].

1 mapa : grab., col. ; 36,3 x 47,3 cm en hoja de 45 x 59 cm.

-En: Gerardi Mercatoris Atlas sive Cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura. La edición es desconocida. - Cartela de profusa ornamentación. - Escudo del reino de Navarra bajo la cartela del título. - Distinta señalización de las poblaciones según su importancia. - Escala también expresada en millas germanas en cartela.

- Otras escalas gráficas:

Milliaria Gallica Communia [= 6,6 cm.]

- Relieves en perfil. - Márgenes graduados cada 1'. - Ilustración de una embarcación. - Flecha señalando el norte geográfico hacia la derecha del plano. - Coloreado en aguadas diferenciando los límites administrativos.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PENÍNSULA IBÉRICA

NAVARRA. Mapas generales. [164-]
[241UM]



Navarra Regnum [Material cartográfico] / [Willem Janszoon Blaeu]. - Escala [ca. 1:452.000]. 5 Milliria Hispanica [= 7 cm]. - [S.l.] : G. Blaeu exc., [164-].

1 mapa: grab., col. 41,5 x 50 cm.

- En: "Theatrum orbis terrarum sive atlas novus" de G. Blaeu. La plancha aparece en distintas ediciones. - Márgenes graduados cada 1'. - Relieve por montes de perfil y sombreado. - Cartela ornamentada con escenas militares.

- Margen superior izquierda gran escudo de Navarra y otros de menor tamaño representando a Aragón, Castilla y franceses. - Caminería, hidrografía y límites administrativos iluminados en aguadas.

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. 1652
[521UM]



Les estats de la coroune de Castille [Material cartográfico] : Dans les Parties plus Septentrionales de L'Espagne et la ou sont : les Royaumes de Castille Vielle, Leon, Gallice, Asturie, Biscaie. Seignrie. Navarre & c.. / Par le sieur Sanson d'Abbeville Geographe ordre du Roy; Sommer sculpt. - Escala [ca. 1:1.600.000]. 60 milles pas geometrique [= 7 cm.] - A Paris : Chez Pierre Mariette, Rue s. Jacques a l'Esperance. Avec Privilege du Roy, pour vingt. Ans. 1652.

1 mapa: grab., col. 40,4 x 53,2 en hoja de 42,5 x 56,7 cm.

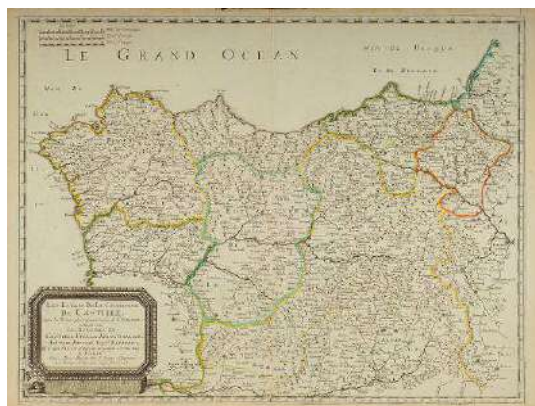
- Cartela en marco ornamentado con título, autor, editor y fecha de edición.

- Otras escalas:

- 24 Lieües Francoises [=7 cm.]

- 18 Lieües d'Espagne [=7 cm.]

- Relieves por montes en perfil. - Márgenes graduados por subdivisiones de 10' y 1°. - Referencia de la coordenada longitudinal por el meridiano de la Isla de Hierro. - Caminería, hidrografía y límites administrativos iluminados en aguadas.

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. 1652
[3229UM]

Les estats de la coroune de Castille [Material cartográfico] : Dans les Parties plus Septentrionales de L'Espagne et la ou sont : les Royaumes de Castille Vielle, Leon, Gallice, Asturie, Biscaie. Seignrie. Navarre & c.. / Par le sieur Sanson d'Abbeville Geographe ordre du Roy; Sommer sculpt- – Escala [ca. 1:1.600.000]. 60 milles pas geometrique [= 7 cm.] – A Paris : Chez Pierre Mariette, Rue s. Jacques a l'Esperance. Avec Privilege du Roy, pour vingt. Ans. 1652.

1 mapa: grab., col. 40,4 x 53,2 en hoja de 42,5 x 56,7 cm.

- Cartela en marco ornamentado con título, autor, editor y fecha de edición.

- Otras escalas:

- 24 Lieües Francoises [= 7 cm.]

- 18 Lieües d'Espagne [= 7 cm.]

- Relieves por montes en perfil. - Márgenes graduados por subdivisiones de 10' y 1°. - Referencia de la coordenada longitudinal por el meridiano de la Isla de Hierro. - Caminería, hidrografía y límites administrativos iluminados en aguadas.

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. [1700?]
[261UM]

La Biscaye. Divisée en ses 4 Parties principales et le royaume de Navarre divisé en ses merindades: dressez sur les Memoires les plus nouveaux et dediez a SA Majesté Catholique Philippe V. Roy Despagne. / I.B. Nolin. – Escala [ca. 1:660.000] 30 milles d'Italie [=8'4 cm]. - A Paris : chez I.B. Nolin géographe ordinaire du Roy et de S.A.R. Monsieur sur le Quay de l'Horloge du Palais a l'Enseigne de la Place des Victoires, [1700?].

1 mapa: grab. col. ; 42,6 x 55,3 cm.

- Dedicatoria en cartela profusamente decorada con alegoría a la exaltación monárquica en la figura del rey Felipe V. Representación de distintos personajes en el mismo, con la Justicia sosteniendo la corona española sobre el rey. - Texto en francés con el mismo sentido dentro de la cartela. - Doble blasón central bajo corona real con los escudos del Señorío de Vizcaya y del Reino de Navarra. - Cortinaje en el extremo derecho con la anotación "Route du Roy d'Espagne jusqua Yron partant de Versailles...1700", en clave topográfica. - Márgenes graduados cada 10'.

- Otras escalas:

- Lieües comunes d'Espagne. . [= 8,4 cm.]

- Lieües comunes de France. . [= 8,4 cm.]

- Signos convencionales para la representación de instituciones eclesiásticas (arzobispados y obispados), educativas (universidades), poblaciones y puertos de mar. - Toponimia en francés, con las líneas administrativas coloreadas en aguadas.

- Relieve en monte de perfil. - Signos convencionales para la representación de instituciones eclesiásticas (arzobispados y obispados), educativas (universidades), poblaciones y puertos de mar. - Toponimia en francés, con las líneas administrativas coloreadas en aguadas. - Relieve en monte de perfil.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PENÍNSULA IBÉRICA

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. 1705
[3594UM]



Les Asturies et la Biscaye, les royaume de Navarre, d'Arragon et de Leon, et celuy de la Vieille Castille [Material cartográfico] / Par N[icolas] de Fer – Escala [ca. 1:1.800.000], 20 lieües communes d'Espagne [= 6,3 cm] – [A Paris, chez l'auteur dans l'Isle du Palais sur le quay de l'Orloge a la Sphere Royale. - Avec privil. du roy, 1705.]

1 mapa: grab., col. 26,3 x 30 cm en hoja de 28,3 x 46 cm.

- En "Cartes et descriptions generales et particulieres pour l'intelligence des affaires du temps, au sujet de la Suc[c]ession de la Couronne d'Espagne : en Europe, en Asie, Afrique et Amerique". -Cartela en marco ornamentado con título, autor, y escalas.

-Otras escalas:

-25 lieües communes de France [= 6,3cm.]

-Relieves por montes en perfil. - Caminería, hidrografía y límites administrativos iluminados en aguadas.

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. [1707]
[258UM]



La Biscaye, divisée en ses 4 principales parties et la Navarre en ses Merindades / Par N[icolas] de Fer. Geographe de sa Majesté Catholique. – Escala [ca. 1:1.000.000] Neuf Lieües Communes d'Espagne [= 8,3 cm.]. – [Nicolas de Fer] A Paris dans l'isle du Palais sur le quay De l'Orloge a la Sphere Royale avec priv. Du Roy. 1707.

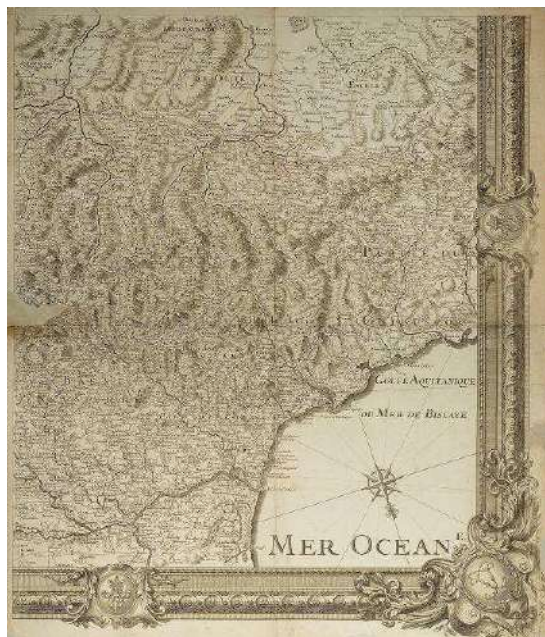
1 mapa: grab., col., 37,5 x 47,5 cm.

- En la parte superior cartela cornucopiada con distintos motivos vegetales, con título en idioma francés con tipos de grandes dimensiones. Los escudos del Señorío de Vizcaya y del Reino de Navarra rematan los laterales de la cartela. - Rosa de los vientos con lis señalando el Norte. - Relieve de montes en perfil. - Sin márgenes graduados

- Otras escalas:

- Lieües Communes de France. [= 8 cm.]

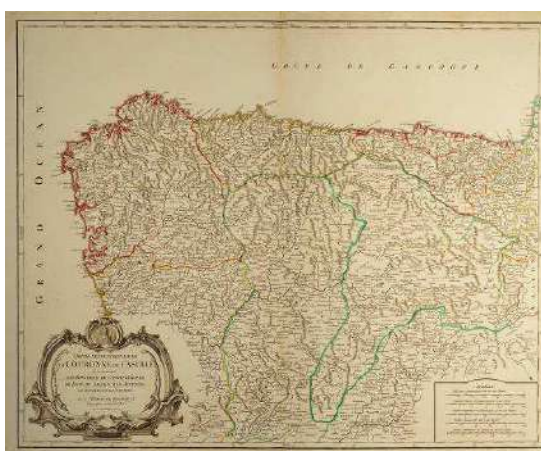
- Toponimia en francés y español.

MONTES PIRINEOS. Mapas parciales. [ca.1730]
[3596UM]

[Carte Generale des Monts Pyrenées et Partie des Royaumes de France et d'Espagne] / [Par le Sr. Roussel Ingenieur du Roy]. - Escala [1:211.000], [Cinq Lieues de Trois Mille Toises Chacune]. - [Paris: Dépot des fortifications, ca.1730].

1 mapa: grab., 57,7 x 48,5 cm.

-División del mapa completo en 8 hojas, la presente corresponde a la hoja nº 8. - Título (hoja nº1) en cartela profusamente decorada con volutas y elementos neoclásicos, flanqueado por figuras alegóricas (Hércules y Atenea) y remate con el escudo Borbón. Información con descripción geográfica del contenido de los planos en hoja nº4, en cartela decorada. - Rosa de 8 vientos con remate de flor de lis señalando el norte geográfico al Se de la hoja nº1. - Relieve de monte en perfil. - Mapa completo con marco ricamente decorado. - Hidrografía y caminería.

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. 1752
[520UM]

Partie septentrionale de la Couronne de Castille où se trouvent les Royaumes de Castille Vieille, de Leon, de Gallice, des Asturies, La Biscaye, et la Navarre [Material cartográfico] / par le Sr. Robert de Vaugondy fils, geographe ordin? du Roi, avec privilege. - Escala [ca. 1:1.389.000], 25 lieues comunes de France de 25 au degré [=8,8 cm]. - [S.l.: s.n.], 1752.

1 mapa: grab., col. 48 x 69 cm en hoja de 55,5 x 80 cm.

- Cartela en marco ornamentado con título, autor, y escalas, y remate con castillete.

- Otras escalas:

- Millepas géométrique de 60 au degré [= 9 cm.]

- Grandes lieues Espagnoles de 17 ½ au degré [= 9 cm.]

- Lieues moyennes et d'une heure de 20 au degré [= 9 cm.]

- Petites lieues de 26 ½ au degré [= 9 cm.]

- Márgenes graduados cada 10' y 1°. - Relieves por montes en perfil. - Caminería, hidrografía y límites administrativos iluminados en aguadas.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PENÍNSULA IBÉRICA

PENÍNSULA IBÉRICA. Mapas parciales. 1756
[3595UM]



Li Regni di Galizia, Asturias, Leon, Castiglia Vecchia con la Signoria di Biscaglia di nuova Projezione [Material cartográfico] / Antonio Zatta. - Escala [ca. 1:1.736.000], Lenghe comuni di Spagna di 20 per grado [= 6.4 cm]. - Venezia: Presso Antonio Zatta : con Privilegio dell Eccmo Senato, 1776.

1 mapa: grab., col. 28 x 39 cm en hoja de 38,7 x 50,5 cm.

- Cartela en marco ornamentado con título, autor, con imagen campestre.
- Otras escalas:
 - Miglia comuni d'Italia di 60 per grado [= 6,4 cm]
 - Márgenes graduados cada 10' y 1°. - Relieves por normales. - Caminería, hidrografía y límites administrativos iluminados en aguadas.

SANTANDER (Puerto). Cartas náuticas. 1870
(1874)
[1546UM]



Santander [Material cartográfico]: Côte Nord d'Espagne / Plan levé en 1870 par les Ingenieues Espagnols. F. Vidalin Ingr. Hydr. - Escala sin determinar. Un Mille Marin [=13 cm]. - [S.l.] : Dépot des cartes et plans de la Marine, 1874.

1 carta náutica: grab.; 62 x 91,5 cm.

- Sondeos de profundidad expresados en metros. - Tabla de mareas. - Nota sobre la declinación establecida. - Relieve por sombreado y normales. - Orientado con flecha señalando el norte, y con indicación de la declinación calculada, en círculo de 32 vientos. - Puntos cardinales en cada de los márgenes de la hoja. - Pertenece a la colección de Urtiaga.

VALENCIA . Mapas generales. 1081 (18--¿)
[1787UM02]



Sitio de Valencia : año 1094 : Puesto por el Cid Campeador contra los árabes [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.n.: s.l., 18--¿].

1 mapa: grab., 23,5 x 34 cm.

- Segundo título en francés: *Siège de Valencia: Anée 1094: Etabli par le Cid Campeador contre les Arabes.* - Literatura en francés y español. - Anotación número de lámina (nº5) y tomo (nº2). - Leyenda gráfica y alfanumérica para identificación de lugares. - Leyenda alfanumérica para identificación de distintos emplazamientos de la ciudad de Valencia. - Flecha en cruz indicando el norte geográfico.

LISBOA (Puerto). Cartas náuticas. 1878 (1889)
[1546.4UM]

Entrée du Tage et port de Lisbonne [Material cartográfico] : Océan Atlantique : Côte de Portugal : d'après les travaux Portugais publiés en 1878. - Escala sin determinar. 5 Milles marms [=26 cm]. - [S.I.] : Service hydrographique de la Marine, 1889.

1 carta náutica: grab.; 117 x 62 cm.

- *Sondeos de profundidad expresados en metros. - Tabla de mareas. - Nota sobre la declinación establecida.*

- *Otras escalas gráficas:*

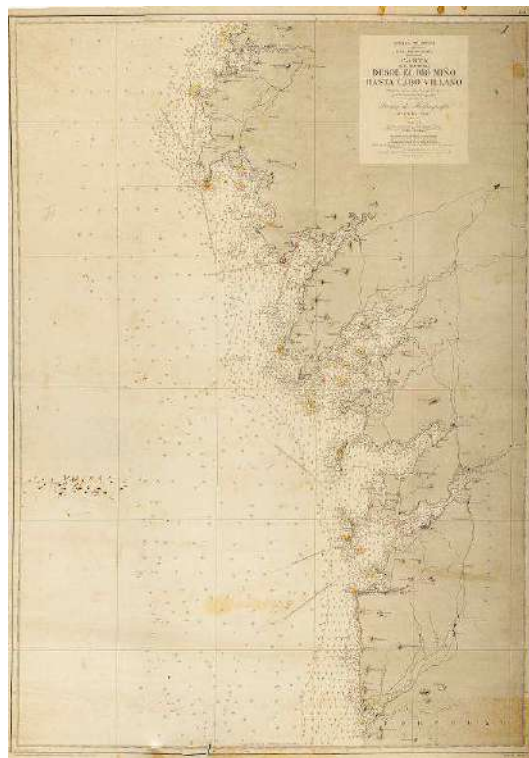
- *5 minutes de Longitude [=20,5 cm]*

- *Relieve por sombreado y normales. - Orientado con flecha señalando el norte, y con indicación de la declinación calculada. - Puntos cardinales en cada de los márgenes de la hoja. - Vistas en alzado de:*

-*Entrada al río Tajo.*

-*Faro de Bugio.*

- *"Les maisons de Torre Velha ouvertes au N. des Falaises". - "Alignement de la Pte. Cacilhas et du Château de Belem". - Nota con descripción del espacio representado en la hoja. - Pertenece a la colección de Urtiaga.*

GALICIA (Costa). Cartas náuticas. 1918
[1546.8UM]

Carta que comprende desde el río Miño hasta Cabo Villano : Oceano Atlantico : Costa N.W. de España [Material cartográfico] / J. Cadenet la construyó y dibujó, E. Fungairiño y L. Galvan la grabaron. J. Becerril g^o. la letra. - Escala [1:160.800] Kilómetros [= 9 cm.]. - Madrid : Dirección de Hidrografía, 1918.

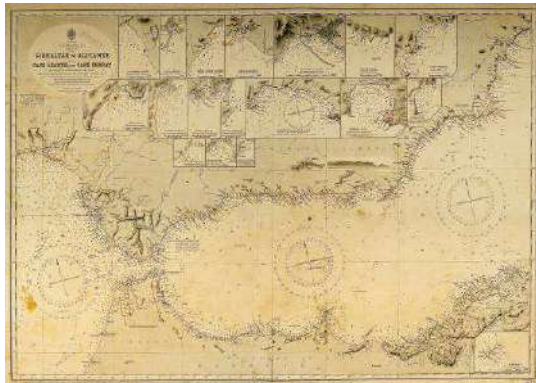
1 carta náutica: lit.; 105,5 x 74 cm.

- *Sondeos de profundidad, reducidos a la mayor bajamar, y elevación del terreno expresados en metros. - Leyenda alfabética para la localización de faros y semáforos, y de las distintas granulometrías de los materiales presentes en los fondos marinos. - Leyenda gráfica para la localización del material pétreo afectado por las mareas. - Nota sobre la declinación magnética establecida. - Relieve por sombreado.*

- *Márgenes graduados cada 10". - Indicación de fechas de correcciones realizadas. - Señalización cromática de la localización de los faros. - Pertenece a la colección de Urtiaga.*

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / PENÍNSULA IBÉRICA

ESTRECHO DE GIBRALTAR (Puerto). Cartas náuticas. 1877 (1910)
[1546.6UM]



(Europe) Gibraltar to Alicante (Africa) Cape Spartel to Cape Ferrat [Material cartográfico]: Mediterranean Sea : From Spanish and French Government Charts to 1877 / Engraved by Edwd. Weller - Escala sin determinar. - London : Published at the Admiralty (...) under the Superintendence of Captain F.J. Evans, R.N; C.B.; F.R.S Hydrographer, 20th. Jany. 1878.

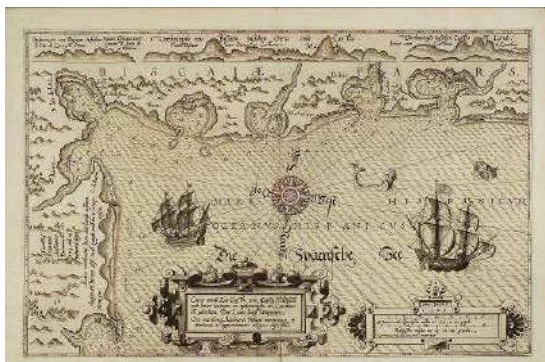
1 carta náutica: grab.; 70 x 102 cm.

- Leyenda alfabética para la señalización y localización de las distintas morfologías de emisión de luz por los faros, y de las granulometrías del material presente en el fondo marino.

-Sondeos de profundidad en brazas. - Indicación de las alturas del terreno. - Escudo del Hydrographyc Office sobre el título. - Sello con porcentaje de descuento del precio. - Relieve por sombreado y normales. - Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas y remate de media flor de lis señalando el norte magnético. Indicación de la variación existente con el norte geográfico. - Rosas de 8 vientos. - Relación de las fechas en las que se han realizado correcciones. - Indicación de distintas fechas de edición: Julio de 1883 y Septiembre de 1910. - Nota informativa del responsable del Departamento de Ventas del Almirantazgo. - Vista en alzado del Cabo de Gata.

- Planos menores de:

- Salobreña Anch[ora]ge. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 4 cm.]. 7,5 x 11 cm.
- Cala Honda. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 3 cm.]. 5 x 11 cm.
- Ferro Castle Anch[ora]ge. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 4 cm.]. 7 x 11 cm.
- Adra Anchorage. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 3,5 cm.]. 9 x 10,5 cm.
- Almeria Road. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 7,5 cm.]. 12,5 x 11 cm.
- Cape de Gata. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 3 cm.]. 8,5 x 11 cm.
- Port Genovés and San José Bay. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 3 cm.]. 11 x 11 cm.
- San Pedro Bay. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 3,5 cm.]. 11,5 x 9 cm.
- Carbonera Bay. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 4 cm.]. 7 x 10 cm.
- Port Aguila. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 4 cm.]. 6 x 10,5 cm.
- Cope Anchorage. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 4 cm.]. 4,5 x 10 cm.
- Mazarron and Subida Bays. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 6,5 cm.]. 17 x 10 cm.
- Porman Bay. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 5,5 cm.]. 11,5 x 10,5 cm.
- Escullos Bay. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 3 cm.]. 6 x 7,5 cm.
- Nerja Anch[ora]ge. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 3,5 cm.]. 6 x 5 cm.
- Herradura Bay. Escala sin determinar. 10 cables o 1 Sea Mile [= 3,5 cm.]. 5,5 x 5 cm.
- Berengueles Bay. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 2 cm.]. 3,5 x 5 cm.
- Alboran I.. Escala sin determinar. 5 cables o ½ Sea Mile [= 4 cm.]. 10 x 7,5 cm.
- Pertenece a la colección de Urtiaga.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. [1583]
[213UM]

Caerte vande Lee Custen van Acaſon en Biſcaie met heure havenem en opdoeninghe van Landenn en geberchten: Orae maritimae Acaſonae et Biſciae p̄torutngo et porttum, Tapparitionum diligens descriptio. / Doer Lucas IanB Wagenaer. – Escala ſin determinar. Hispanica mili. Spaenſche mijlen tot 17 ½, in-cen graedt, [= 11,2 cm]. - [Spieghel der Zeevaerdt, Pars prima, de Wagenaer. Lugduni Batavorum excudebat typis Plantinianis Franciſcus Raphelengius, pro Luca Ioannis Aurigario, 1586.]

1 mapa: grab., 31,8 x 50 cm.

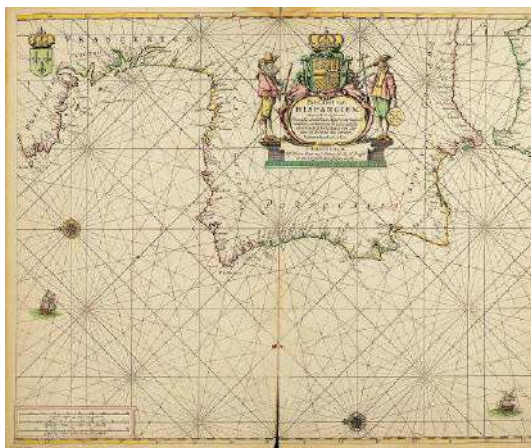
- *Textos en latín y alemán.*

- *Otras escalas:*

- *Germanica mili 15 ſing. grad, competentia. Duijtsche mijlen tot 15, in cen graedt. [= 11,2 cm.]*

- *Cartelas del título y de las leyendas con volutas y motivos arquitectónicos renacentistas. - Relieve de monte en perfil.*

- *Rosa de los vientos señalando el Norte hacia la parte inferior del documento. - En la parte superior del plano, vista en perfil de distintos tramos de la costa. - Figuras de bestias marinas y embarcaciones de la época. - Nudos de rumbos. - Toponimia costera. - Fondeaderos y puertos.*

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1663
[504UM]

Pas Caart van Hiſpangien vertoonende de Custen van Granada, Andaluzie, Algarve, Portugael, Galiffien en Biſcaie, met een gedeelte van Vrancrijck: ſtreckende van Hey ſant tot de Straet van Gibraltar. / Verbeterd doo, A. en I. de Bree. – Escala [1:3.000.000], Duytsche Mylen 15 voor een graadt, [= 11,5 cm.]. - T Amsterdam: Bij Pieter Goos, opt wáter, bij de N. brugh, in de Verguide Zee-Spiegel, A^o 1663.

1 carta náutica: grab., color, 54,2 x 44,2 cm en hoja de 56,7 x 46 cm.

- *En: "Zee-Atlas" de Pieter Goos.*

- *Título enmarcado en cartela profusamente decorada flanqueada por figuras con instrumentos cartográficos, y remate con escudo del Reino de España. - Coordenadas latitudinales graduadas.*

- *Otras escalas gráficas :*

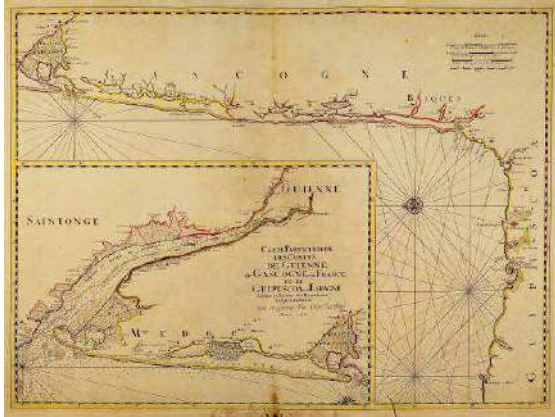
- *Spaenſche Mylen 17 ½ voor een graadt [=11,5 cm.]*

- *Engels. En Frans Mylen 20 in e graadt [=11,5 cm.]*

- *Nudos en rumbos. - Escudo Borbón en esquina superior izquierda. - 2 rosas de 20 vientos formando retícula náutica, con remate en flor de lis señalando el norte geográfico al Oeste de la hoja. - Representación de barcos de época. - División administrativa en colores con aguada.*

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GOLFO DE BIZKAIA

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1693
[673UM]



Carte particulière des costes de Guienne de Gascogne en France et de Guipuscoa en Espagne depuis la Rivière de Bourdeaux jusqu'à Getaria: Levée et Gravée Par Ordre du Roy. – Escala sin determinar, 4 Lieües de France et d'Angleterre à 20 par dregré [=11 cm]. - A Paris: [s.n.], 1693.

1 carta náutica: grab., color, 59,2 x 82 cm. en hoja de 63 x 94 cm.

-Otras escalas:

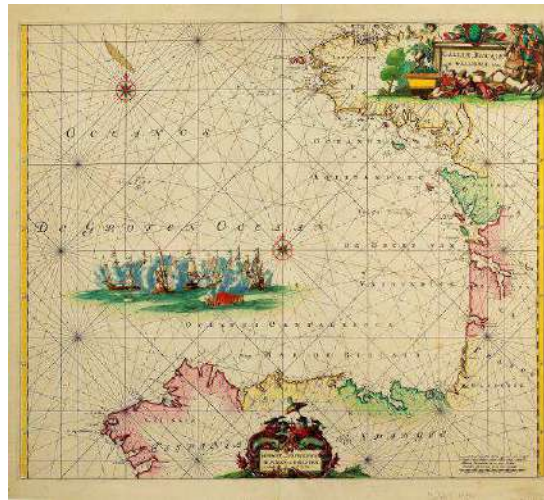
3 Lieües d'Espagne à 17 1/2 par dregré [= 9 cm].

3 Lieües d'Allemagne à 15 par dregré [= 9 cm].

Toises.

- Plano adjunto con la desembocadura del rio Garona en Burdeos (Francia. - Divisiones administrativas en colores con aguadas. - Rosas de 16 vientos con remate de flor de lis señalando el norte geográfico al Oeste de la hoja. - Toponimia costera y representación de las poblaciones. - Nudos de rumbos.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. [1700]
[214UM]



Galliae, Biscaiae et Gallissiae sinus: De Bocht van Vcancryck Biscaien en Gallisen. / F(rederick) de Wit. – Escala [ca. 1:1.587.000]. Geometrische of Dustche Mylen van 15 in cen graadt. Milliaria Geometrica 15 in uno Gradu [= 7 cm]. - [Amsterdam] : Gedrukt by F(rederick), [1700].

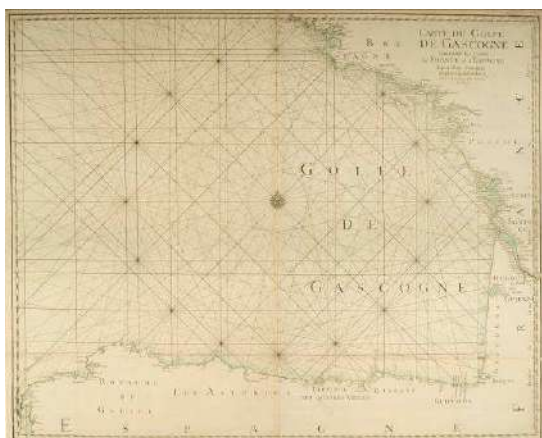
1 mapa: grab., color, 48,1 x 54,3 cm en hoja de 54,5 x 64,5 cm.

- Título enmarcado alegoría bacanal (fauno y personajes ebrios) y militar. La cartela esta rematada con el escudo de los Borbones. - Subtítulo enmarcado con bestias marinas fantásticas y personajes con criado.

- Otras escalas:

- Fransche Mylen van 20 in cen Graadt. Milliarial Gallica 20 in uno Gradu [= 7 cm.]

- Batalla naval. - Dos rosas de vientos con remate en flor de lis señalando el norte geográfico. - Coordenadas latitudinales graduadas. - Nudos de rumbos. - Sondas y fondeaderos. - Toponimia costera, y marina en latín y holandés. - Divisiones administrativas diferencias por color en aguadas.

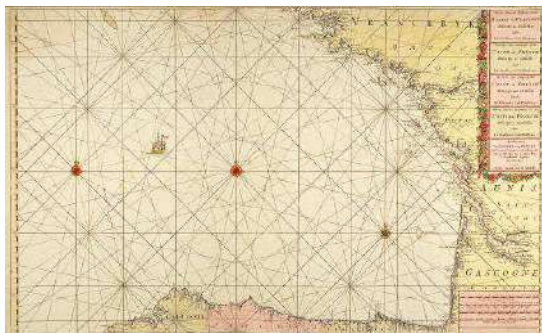
**GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. [17--]
[217UM]**

Carte du golfe de Gascogne contenant les costes de France et d'Espagne : depuis l'Isle d'Oueffant jusqu'au Cap de Finisterre : Levée et Gravée Par Ordre du Roy / [Neptune français] – Escala sin determinar. Echelles de Lieues Marines a 20 par degrez [= 70 cm]. – [S.l. : s.n., 17--]

1 carta náutica: grab., 73,5 x 92 en hoja de 75,5 x 96 cm.

- Posiblemente forma parte de una reedición de 1759 de Jacques-Nicolas Bellin de la obra original de Pierre Mortier de 1693 "Neptune Francais".

- Título repetido manuscrito en el verso. - Márgenes graduados cada 5'. - Escala gráfica en la margen derecha. - Longitudes tomadas del meridiano de París y de Tenerife en el margen superior, y de Cádiz y de El Ferrol, en el margen inferior. - Rosa de 32 vientos con remate en flor de lis señalando el norte geográfico. - Costas sombreadas y coloreadas en aguada. - Toponimia costera. - Sondas, veriles y bajos sólo en la zona de la costa francesa.

**GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. [1734]
[546UM]**

Nieuwe Generale Paskaart vande Bocht van Vankryk Biscaia en Gallissia tuffen I. de Ouessant en C. de Finisterre = The New Sea Map of the COAST of FRANCE Biscaije and Gallissia Betwext Isl. Ushand et C. de Finisterre = Nueva Carta Maritima de las COSTAS de FRANCIA Biscaija y Gallissia entre I. de Ouessant y C. de Finisterre = Nouvelle Carte Generale dela COSTE de FRANCE Biscaije et Gallisse entre I. de Ouessant et C. de Finisterre / Nieulÿk Opgesteld door G.v. Keulen. – Escala [1:950 000] 2 duytsche mylen 15 in een graadt [= 14,5 cm.]. - T'Amsterdam: by Ioannes van Graadboogmaker aan de Oost Zÿde van de Nieuwe Brug in de gekroonde Lootsman Met Priviligie, [1734].

1 carta náutica: grab., color, 59 x 99 cm. en hoja de 62,5 x 103 cm.

- Otras escalas:

25 Lieuas de France 20 par Degrez = English leagues 20 for degree [=14,5 cm.]

22 Leguas de España 17 1/2 son in Grado [= 14,5 cm.]

14 Suetsche Mÿler 11 2/17 in cen Grad [=14,5 cm.]

- Títulos e información del autor en cartelas enmarcadas con motivos florales. - Divisiones administrativas en colores con aguadas. - Rosas de 16 vientos con remate de flor de lis señalando el norte geográfico. - Coordenadas latitudinales graduadas cada 5'. - Toponimia costera. - Nudos de rumbos. - Ilustración de barco de época.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GOLFO DE BIZKAIA

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. [1744-1750]
[517UM]

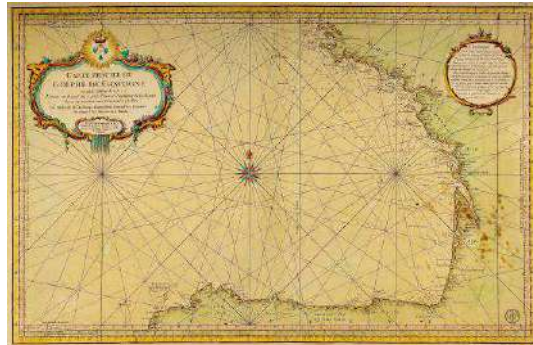


A correct chart of the Bay of Biscay [Material cartográfico] : Part of the Western Ocean & Mediterranean sea : describing the Coasts of Spain and Portugal with part of France, from Morlaix to Valencia / done from the latest & best Discoveries for Mr. Tindal's continuation of Mr. Rapins History ; R.W. Seale del. et sculp. – Escala indeterminada. - [S.l. : s.n., 1744-1750].

1 carta náutica: grab., col., 46,7 x 37 en hoja de 48,6 x 38,8 cm.

- Título e información enmarcados en cartela en cornucopia. - Longitud meridiano de Londres (Degrees West from London). - Rosa de 16 vientos con remate de flor de lis señalando el norte geográfico. - Márgenes graduados cada 5'. - Leyenda con simbología para representación de tipos de población y edificaciones. - Toponimia costera. - Coloreada en aguadas.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1757
[523UM]

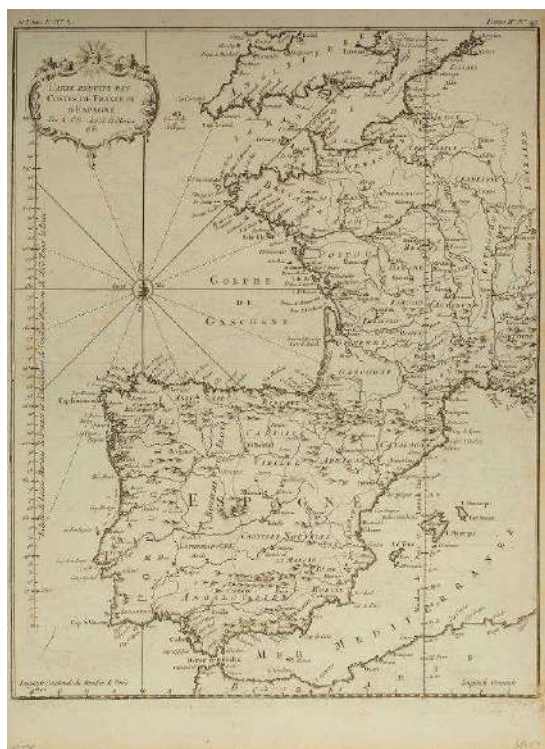


Carte Réduite du Golphe de Gascogne / dressée au Dépôt des Cartes Plans et Journaux de la Marine Pour le Service des Vaisseaux du Roy ; par Ordre de M. de Moras Controlleur Général des Finances Secrétaire d'Etat Ministre de la Marine ; par Mr. Bellin Ingénieur de la Marine et du Dépôt des Plans, Censeur Royal de l'Academie de Marine et de la Societé Royale de Londres. – Escala [ca. 1:597.371]. Lieues Marines de France et d'Angleterre de 20 au Degré [= 18,6 cm]. - [Paris] : Dépôt de la Marine, 1757.

1 carta náutica: grab., col., 55 x 87 en hoja de 65 x 96 cm.

- En: "Hydrographie Française : Recueil des Cartes Marines Générales et Particulières. N. 28" de Jacques Nicolas Bellin, en su segunda edición de 1757.

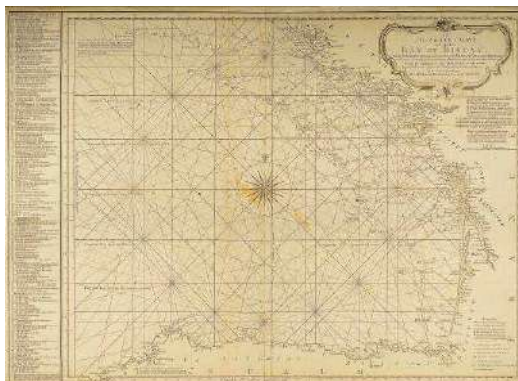
-Título (parte superior izquierda) e información (parte superior derecha) enmarcados en cartela en cornucopia, la de información con remate del escudo de la dinastía borbónica. - Longitud meridiano de París, Londres y de "Cap Lezard" (parte superior) y de Tenerife, Isla de Fer y París (parte inferior). - Rosa de 16 vientos con remate de flor de lis señalando el norte geográfico. - Márgenes graduados cada 5'. - Escudo del Dépôt de la Marine en parte inferior derecha. - Toponimia costera. - Coloreada en aguadas.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1761
[516UM]

Carta réduite des Costes de France et d'Espagne / Par le Sr. B. [Bellin] Ingr. De la Marine. – Escala [ca.1:1.229.000]. 260 Lieues Marines de France et d'Angleterre de Vingt se Degré ou de 2853 Toises la Lieue [=29,4 cm]. – [Paris?]: [Bellin?], 1761.

1 carta náutica: grab., 38,6 x 30,3 en hoja de 45 x 32,2 cm.

- Título e información en cartela en cornucopia con remate con rostro de querubín. - Margen inferior graduado cada 10'. - Longitud tomada del meridiano de París, excepto parte de la porción derecha de la carta tomada por el meridiano oriental. - Relieve por montes en perfil. - Escala gráfica ocupa el total de la margen izquierda de la hoja. - Flor de lis inserto en círculo señalando el norte geográfico y 16 rumbos. - Costas sombreadas. - Toponimia costera en francés. - Divisiones administrativas mediante diferentes líneas punteadas. - En la parte superior de la hoja: parte izquierda, "et Tome V. N°2"; en la parte derecha, "Tome IV. N°49". - Tipología de las poblaciones de acuerdo a su jurisdicción eclesiástica.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1794
[547UM]

Accurate chart, of the Bay of Biscay [Material cartográfico] : with the soundings, take in 1756 & 1757 by the French frigate Anemome to know how far the soundings between Ufhat and Boyonne, extend from Shore & the Quality of the Bollom : Done by Order of the Minister of Marine, to facilitate the Approach os ships to the Coast of France, by the help of soundings / by Mr. Magin, Engineer to the Marine. – Escala sin determinar. Sea Leagues 20 to a Degree [= 68,2 cm.] – London: Published (...) by Laurie & Whittle. N° 753 Fleet Street, 12 th May 1794.

1 carta náutica: grab.; 103,5 x 71,5 cm. en hoja de 105,5 x 74,5 cm.

-Título y autor en cartela ornamentada. - En margen derecha, índice de los sondeos tomados, con localización y características de los mismos. - Coordenada longitudinal tomada desde el meridiano de la Isla de Hierro (tomado desde la fachada occidental), Pico de Tenerife, Lizard, Meridiano de París y el de Londres. - Rosa de 32 vientos con remate en flor de lis señalando el norte geográfico. - Líneas de triangulación. - Márgenes graduados cada 5'. - Leyenda con claves gráficas para localización de rocas emergentes y bancos de arena, además de puntos óptimos de anclaje.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GOLFO DE BIZKAIA

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1826, 1829 (1865)
[1546.3UM]



De Bayonne à St. Sébastien [Material cartográfico]: Côte Ouest de France et Côte Nord d'Espagne. / par les Ingénieurs Hydrographes de la Marine. Sous les ordres de M. Beautemps-Beaupre, Ingénieur Hydrographe en Chef – Escala sin determinar. – [S.l.] : Dépôt Général de la Marine, 1829.

1 carta náutica: grab.; 59 x 88 cm.

- *Sondeos de profundidad expresados en metros y tomados en los niveles máximos de la bajamar.* - *Tabla de mareas.* - *Nota sobre la declinación establecida.* - *Nota sobre la revisión realizada en 1865.* - *Relieve por sombreado.* - *Orientado con flecha señalando el norte, y con indicación de la declinación calculada.* - *Pertenece a la colección de Urtiaga.*

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1826 (1829) (1870)
[3565UM]



Carte particuliere des côtes de France : (Environs de Bayonne, fosse de Cap Breton) [Material cartográfico] / Par les Ingénieurs Hydrographes de la Marine Sous les Ordres de M. Baeutemps-Beaupre Ingénieur Hydrographe en Chef, Membre de l'Académie Royale des Sciences et du Bureau des Longitudes, gravé par Michel [Besançon]. – Escala sin determinar. – [Paris?] : Publiée par ordre du roi. Sous le Ministère de Son Excellence M. le Baron Hyde de Neuville. Secrétaire d'Etat au Département de la Marine et des Colonies. Au Dépôt-general de la Marine en 1829.

1 carta náutica: lit.; 58 x 88 cm. en hoja de 106 x 74 cm.

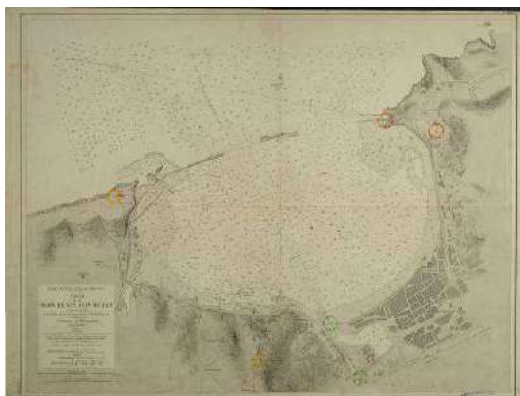
- *Nota bajo cartela título indicando posterior revisión realizado en 1865???* - *Sondeos de profundidad en metros, tomados en los niveles máximos de bajamar.* - *Leyenda gráfica en nota explicativa, margen inferior derecha, del material pétreo que queda al descubierto por el efecto de las mareas.* - *Nota descriptiva del espacio representado.* - *Relieve por sombreado.* - *Coordenada longitudinal tomada del Meridiano del Observatorio Real de París.* - *Márgenes graduados cada 1'.* - *Nota: "Prix. Deux. Francs."*

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1870
[3564UM]

Carte particulière des côtes de France : (Environs de Bassin d'Arcachon) [Material cartográfico] / Par les Ingénieurs Hydrographes de la Marine Sous les Ordres de M. Baeutemps-Beaupre Ingénieur Hydrographe en Chef, Membre de l'Académie Royale des Sciences et du Bureau des Longitudes, gravé par Michel [Besancon]. - Escala sin determinar. - [Paris?] : Publiée par ordre du roi. Sous le Ministère de Son Excellence M. le Baron Hyde de Neuville. Secrétaire d'Etat au Département de la Marine et des Colonies. Au Dépôt-général de la Marine en 1830.

1 carta náutica : lit.; 59 x 88 cm. en hoja de 106 x 74 cm.

- Nota bajo cartela título indicando posterior revisión realizado en 1872???. - Sondeos de profundidad en metros, tomados en los niveles máximos de bajamar. - Leyenda gráfica en nota explicativa, margen inferior derecha, del material pétreo que queda al descubierto por el efecto de las mareas. - Tabla de mareas. - Orientado con flecha señalando el norte magnético y su grado de declinación. - Relieve por sombreado. - Coordenada longitudinal tomada del Meridiano del Observatorio Real de París. - Márgenes graduados cada 1'. - Nota: "Prix. Deux. Francs." - Sello del Depósito General de la Marina.

GOLFO DE BIZKAIA (Puertos). Cartas de puertos y aproches. 1876 (1880)
[3142UM]

Costa occidental de Francia: Plano de la bahía de San Juan de Luz [Material cartográfico] / levantado en 1876 por los ingenieros hidrógrafos de la Marina Francesa; J. Galván lo grabó; P. Bacot grabó la letra. - Escala [1:5.000]. 500 metros [= 9,5 cm]. - Madrid: Dirección de Hidrografía, 1880.

1 carta náutica: grab., 50 x 70,5 cm.

- Notas bajo el título. - Sondeos en metros tomados al nivel de las más bajas mareas. - Declinación del norte magnético. - Localización en coordenadas geográficas del faro de Socoa. - Establecimiento y amplitud de las mareas. - Número de la hoja: Nº 199A. - Anotación de las correcciones realizadas en el plano. - Anotación de las dimensiones del marco interior. - Flecha señalando el norte magnético. - Rosa de los vientos. - Hidrografía, caminería y edificaciones.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GOLFO DE BIZKAIA

GOLFO DE BIZKAIA (Costa). Cartas náuticas [190?]
[1546.10UM]

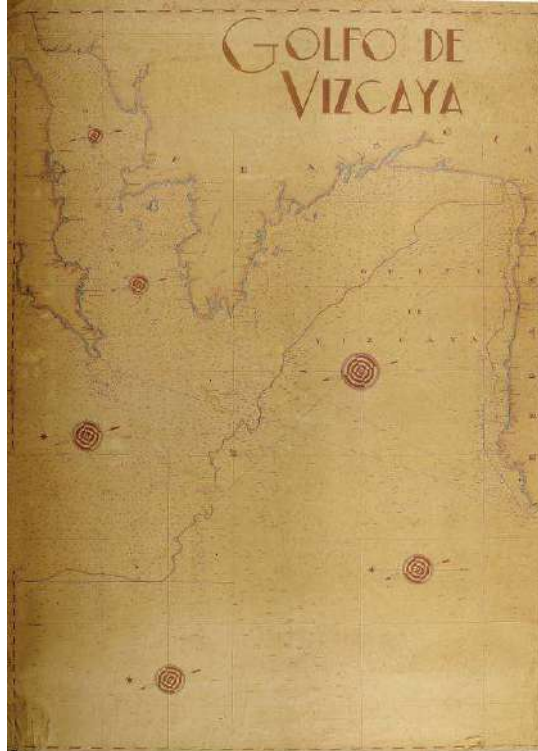


Raz de Sein to Goulven [Material cartográfico] : Including Brest and Ushant : France-North West Coast – Sheet VII : From the pilote français / Engraved by Davies & Company – Escala [1:145.550] – London : Published at the Admiralty (...) under the Superintendence of Rear Admiral H. E. Purcy-Cust. Hydrographer, 19th. July. 1910.

1 carta náutica: lit.; 64 x 97 cm.

- *Leyenda alfabética para la señalización y localización de las distintas morfologías de emisión de luz por los faros, y de las granulometrías del material presente en el fondo marino.* - *Sondeos de profundidad medidos en brazas.* - *Escudo del Hydrographyc Office sobre el título.* - *Relieve por sombreado y normales.* - *Sello de empresa proveedora del Almirantazgo.* - *Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas y remate de flor de lis señalando el norte magnético.* *Indicación de la variación existente con el norte geográfico.* - *Rosas de 8 vientos.* - *Márgenes graduados cada 10".* - *Nota del número de hoja: ["2643"].* - *Pertenece a la colección de Urtiaga.*

GOLFO DE BIZKAIA (Costa). Cartas náuticas. [19--?]
[1546.11UM]



Golfo de Vizcaya [Material cartográfico]. – Escala sin determinar. – [S.l. : s.n., 19--]

1 carta náutica: lit.; 103 x 75 cm.

- *Sondeos de profundidad.* - *Relieve por sombreado.* - *Orientado con círculos concéntricos con flecha señalando el norte magnético y estrella de ocho puntas para el norte geográfico.* *Indicación de la variación magnética.* - *Márgenes graduados cada 10'.* - *Pertenece a la colección de Urtiaga.*

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1826 (1935)
[257UM]

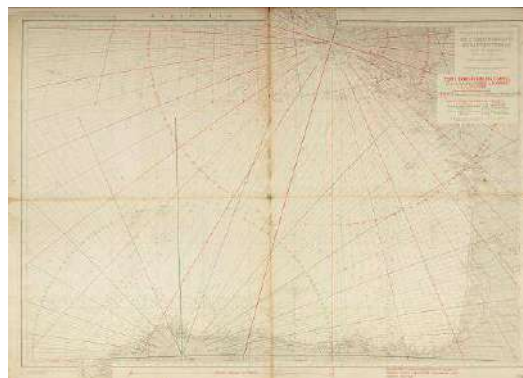


De Mimizan à la Bidassoa : Côte ouest de France / carte levée en 1826 par les ingénieurs hydrographes de la marine ; sous les ordres de M. Beautemps-Beaupré ; gravé, le trait et la topographie par E. Collin fils ; la lettre par Besançon. – Escala [1:131.364]. 10 Kilómetros [= 7 cm]. – [Paris] : Dépôt général de la marine, 1826 (1935).

1 carta náutica: grab., col., 89 x 60 en hoja de 106 x 75 cm.

- Hoja 174 de la obra "Monde. Cartes marines" editada por primera vez en 1829 por el Depot Général de la Marine. El presente ejemplar, pertenece a una edición mejorada de 1935 que toma como base la publicada en 1901. - Orientada con flecha indicando la variación magnética. - Márgenes graduados cada 1'. - Batimetría. - Tabla de mareas de las poblaciones de Le Boucaut y Saint Jean de Luz. - Indicación del precio de la hoja en la esquina inferior derecha "PRIX. 20f.". - Toponimia costera. - Sondas, veriles y bajos. - Rotura de la continuidad de la margen superior, por superación de la línea de costa del límite superior. - 2 ilustraciones de depósitos.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1910 (1952-1955)
[531UM]



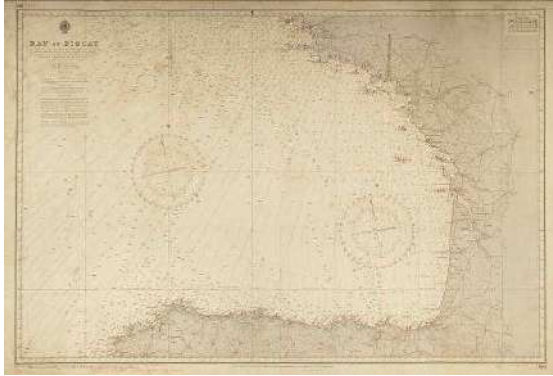
De l'île d'Ouessant au Cap Finisterre : Côte ouest de France et Côte nord d'Espagne : Golfe de Gascogne : d'après les travaux les plus récents / Gravé le trait par Huguet la lettre par En Dumas Norget. – Escala [1:863.400]. – Paris : Service Hydrographique de la Marine. 1910 (Edition 1952 - Mars 1955).

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 64 x 96 en hoja de 74,5 x 104 cm.

- Indicación "Edition 1952". - Rosa de 8 vientos. - Flechas con señalando el norte magnético con su correspondiente variación. - Márgenes graduados cada 10'. - Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich. - Sondeos. - Localización de la posición de los radios-faro de Ploneis. Bushmills y Lugo, con leyenda cromática para cada uno de ellos, así como alcance determinado por regletas graduadas. - Indicación en la margen izquierda recomendando a los navegantes el uso de la hoja 5381 hasta la actualización de la 5381Bis. - Toponimia costera. - Hidrografía, caminería. - Hoja 5381Bis.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / GOLFO DE BIZKAIA

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1953 (1957)
[689UM]

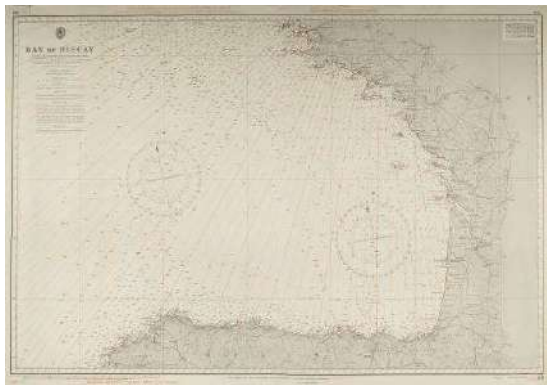


Bay of Biscay : from the latest information in the hydrographic dept. to 1953 : For native Geographical Terms see Glossaries in Admiralty Sailing Directions Bearings refer to the True Compass and are given from Seaward (thus: -126° etc) : All Heights are expressed in Feet above High Water Springs. For Abbreviations see Admiralty Chart 5011. / – Escala [1:1.000.000]. – London : Published at the Admiralty under the Superintendence of Vice-Admiral A. Day, C.B.E, D.S.O, Hydrographer, 28th Aug^o. 1953 (Decca Chart 18th Oct. 1957).

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 64 x 96 en hoja de 71,3 x 103,3 cm.

- Parte superior derecha, tabla de equivalencias entre unidades inglesas y las del S.M.D. - Rosa de 8 vientos. - Dos flechas con remate en media lis señalando el norte magnético con su correspondiente variación, en circunferencias graduadas. - Márgenes graduados cada 5'. - Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich. - Proyección Mercator. - Relieve por Isolíneas. - Sondeos en brazas y pies. - Indicación de cuatro recomendaciones para el uso correcto de la carta. - Distintas indicaciones sobre el margen superior para la consulta de otra documentación en casa de la necesidad de uso de escalas mayores. - Toponimia costera. - Hidrografía, caminería y ferrocarriles. - Hoja L(D1) 1104.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1953 (1957)
[1549/1550/1553UM]

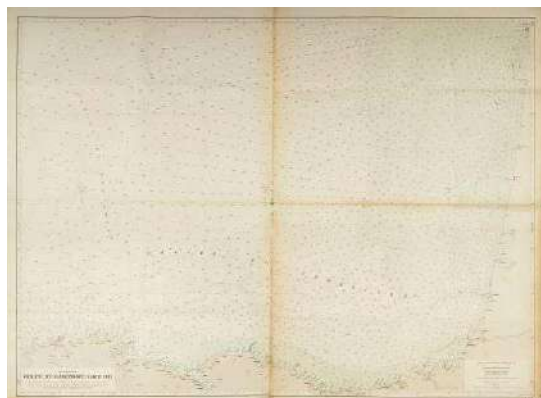


Bay of Biscay : from the latest information in the hydrographic dept. to 1953 : For native Geographical Terms see Glossaries in Admiralty Sailing Directions Bearings refer to the True Compass and are given from Seaward (thus: -126° etc) : All Heights are expressed in Feet above High Water Springs. For Abbreviations see Admiralty Chart 5011. / – Escala [1:1.000.000]. – London : Published at the Admiralty under the Superintendence of Vice-Admiral A. Day, C.B.E, D.S.O, Hydrographer, 28th Aug^o. 1953 (Decca Chart 18th Oct. 1957).

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 64 x 96 en hoja de 71,3 x 103,3 cm.

- Parte superior derecha, tabla de equivalencias entre unidades inglesas y las del S.M.D. - Rosa de 8 vientos. - Dos flechas con remate en media lis señalando el norte magnético con su correspondiente variación, en circunferencias graduadas. - Márgenes graduados cada 5'. - Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich. - Proyección Mercator. - Relieve por Isolíneas. - Sondeos en brazas y pies. - Indicación de cuatro recomendaciones para el uso correcto de la carta. - Distintas indicaciones sobre el margen superior para la consulta de otra documentación en casa de la necesidad de uso de escalas mayores. - Toponimia costera.

GOLFO DE BIZKAIA. Cartas náuticas. 1967
[530UM]



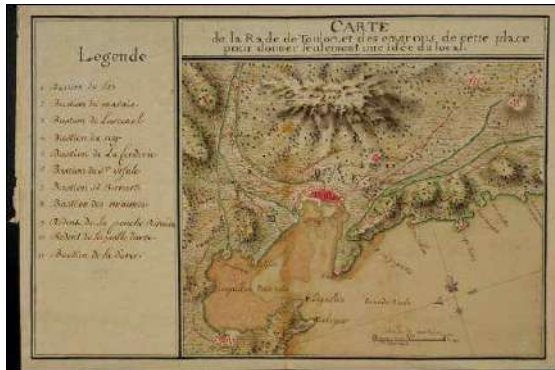
Golfe de Gascogne (Partie Sud) : Océan Atlantique / d'après les levés effectués en 1963 et 1964 par les Missions hydrographiques des Cotes de France sous les directions successives de Mm. A. Le Fur et J. Ortais Ingénieurs hydrographes en Chef et les cartes cotieres francaises et espagnoles les plus récentes. / Gravé le trait par Huguet la lettre par En Dumas Norget. - Escala [1:224.791]. Kilometros [= 9,5 cm]. - Paris : Service Hydrographique de la Marine. 1967.

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 69,5 x 100,5 en hoja de 74,5 x 104 cm.

- Hoja 6571. - Márgenes graduados cada 1'. - Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich. - Sondeos en metros. - Isolíneas indicando las profundidades de la plataforma continental. - Toponimia costera. - Hidrografía.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / EUROPA

TOLON (Francia). Mapas generales. 1680
[248UM]

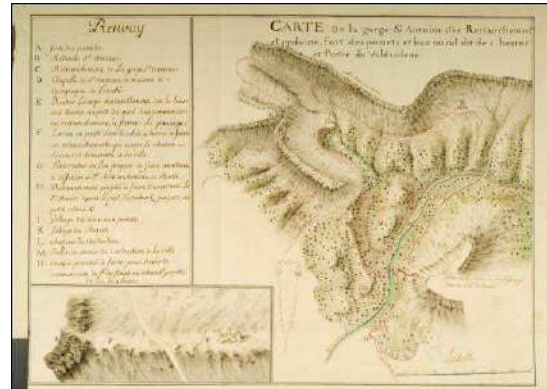


Carte de la rade de Toulon, et des environs de cette place pour donner seulement une idée du local [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 1000 toises [= 5 cm.]. - [S.l. :s.n.], 1680.

1 mapa: ms., col., 23 x 35 cm.

- Leyenda numérica para la localización e identificación de distintos elementos del amurallamiento. - Flecha con lis señalando el norte geográfico. - Relieve por sombreado. - Red de caminería, edificaciones, hidrografía, parcelación y obras de paso. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

TOLON (Francia). Mapas generales. [17--]
[203UM]

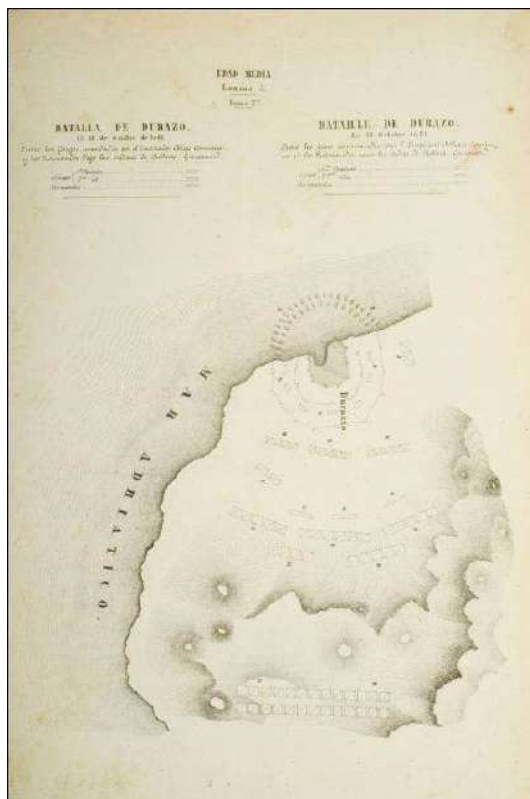


Carte de la gorge St. Antoine ses Retranchemen et redoute, fort des pomets et bass ou col dit de 4 heures et partie de Valdardene [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 700 toises [= 12 cm.]. - [S.l. :s.n., 17--].

1 mapa: ms., col., 32,5 x 44,7 cm. en hoja de 39,2 x 50 cm.

- Leyenda numérica para la localización e identificación de distintos elementos del amurallamiento. - Doble con flecha con remate en lis señalando el norte geográfico y el norte magnético, indicando la variación existente entre ambas. - Segundo plano con representación a menor escala con parte del territorio representado. - Relieve por sombreado. - Red de caminería, edificaciones, hidrografía, parcelación y obras de paso. - Plumilla negra y roja. Coloreado en aguadas.

**ITALIA. Batallas. 1081 [18--¿]
[1787UM01]**



Batalla de Durazzo: el 18 de Octubre de 1081: entre los griegos mandados por el emperador Alejo Commeno y los normandos bajo las órdenes de Roberto Giriscard. [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.n.: s.l., 18--¿].

1 mapa: grab., 23,5 x 34 cm.

- *Literatura en francés y español.* - *Anotación número de lámina (nº5) y tomo (nº2).* - *Segundo título en francés: "Bataille de Durazo : le 18 Octobre 1081 : entre les Greescommandes par l'Empereur Alexis Commene et les normandessous les ordees de Robert Giriscard".* - *Leyenda gráfica de las posiciones de los cuerpos de los ejércitos.* - *Uso de nomenclatura alfabética para identificación de los distintos cuerpos de ejércitos sin leyenda adjunta.* - *Relieve por normales.*

**ESTAMBUL (Turquía). Mapas generales. 1453
[18--¿]
[1788UM01]**



Sitio de Constantinopla: Desde el 6 de Avril, asta el 29 de Mayo de 1453: Emprendido por Mohamet II contra los griegos. [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 1000 toesas [=3 cm]. - [S.n.: s.l., 18--¿].

1 mapa: grab., 32,5 x 48,6 cm.

- *Literatura en francés y español.* - *Anotación número de lámina (nº35) y tomo (nº2).* - *Segundo título en francés: "Siège de Constantinople : le 6 Avril. Jusquau 29 Mai 1453 :Entrepais par Mahomet II, contre les Grees".* - *Leyenda gráfica de las posiciones de los cuerpos de los ejércitos.* - *Uso de nomenclatura alfabética para identificación de los distintos cuerpos de ejércitos sin leyenda adjunta.* - *Leyenda numérica para identificación de distintos emplazamientos de la ciudad de Constantinopla.* - *Relieve por normales.*

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / EUROPA

BAHIA DE BANTRY (Irlanda). Cartas náuticas. 1856 (1971)
[527UM]



Bantry Bay [Material cartográfico] : Ireland – West Coast : Sheet 1. – Escala [1:24.500] 2 Sea Miles [= 22,5 cm.]. – London : Published at the Admiralty (...) the Superintendence of Captn. Washington, R.N., F.R.S., Hydrographer, 1856 (1971).

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 71,5 x 104 cm.

-Otras escalas gráficas:

- 15.000 feet [= 20 cm.]

- 3.000 metros [= 16,5 cm.]

-Nota relativa al número de hoja: "1840". - Márgenes graduados. - Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies. - Tabla de mareas. - Orientado con sencillas circunferencias graduadas con cruz de coordenadas, con flecha señalando el norte magnético e indicando la variación magnética, rosa de ocho vientos.

-Proyección Gnomónica. -Relieve por normales y sombreado.

- Tabla de conversión de brazas a metros. - Nota con las ediciones realizadas: Mayo 1870, Junio 1897, Noviembre de 1912 y Febrero de 1971. - 3 vistas de distintas líneas de costa en alzado.

ISLAS HÉBRIDAS (Escocia). Cartas náuticas. [19--]
[684UM]



Islas Hébridas [Material cartográfico]. – Escala sin determinar. 25 millas náuticas [=18,5 cm.]. – [S.l. : s.n., 19--].

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 67 x 101 cm. en hoja de 71 x 104 cm.

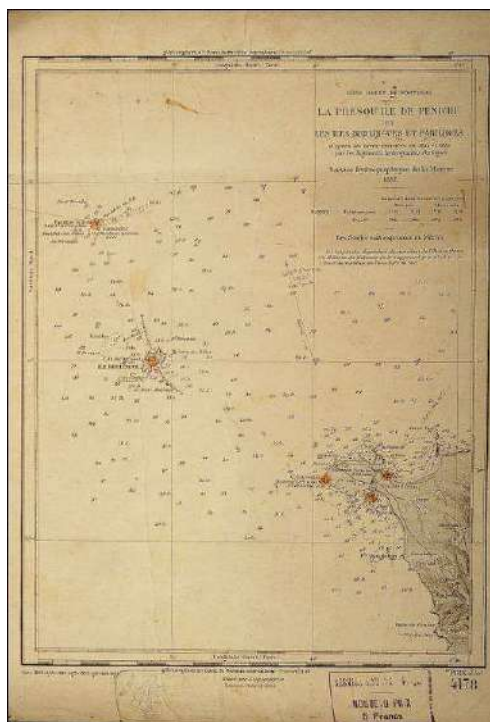
- Leyenda alfabética para identificar las granulometrías de los fondos marinos y de las distintas tipologías según las características de la cadencia lumínica. - Sondeos de profundidad. - Márgenes graduados cada 5'. - Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas, con flecha señalando el norte magnético, y con rosa de ocho vientos señalando el norte geográfico. - Líneas indicando límite de 3 millas y trayecto de rutas marítimas.

GRAN SOL (Reino Unido). Cartas náuticas. [19-]
[4784UM]

Islas Scilly y Oussant hasta la zona de South Hake y Banco de Gran Sol, etc [Material cartográfico].— Escala sin determinar. — [S.l. :s.n., 19--].

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 112 x 70 cm..

- *Tabla de equivalencias entre unidades inglesas y las del S.M.D.* - *Tabla de correcciones de distancias en brazas.* - *Orientado con circunferencias graduadas, con flecha señalando el norte magnético.* - *Márgenes graduados cada 30''.* - *Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich.* - *Proyección Mercator.* - *Sondeos y líneas de batimetrías en brazas.* - *Indicación de bancos principales.* - *Hoja entelada.* - *Gran pérdida de la impresión.* - *Perteneció al barco Ozentzio. Donación de Javier Puerta.*

PORTUGAL (Costa). Cartas náuticas. 1854 (1922)
[1546.2UM01]

La Presqu'île de Peniche et les îles Berlingues et Farilhoes [Material cartográfico]: Côte Ouest de Portugal / d'après les levés exécutés en 1854 et 1915 par les Ingénieurs hydrographes Portugais, gravé par J. Geisendörfer — Escala sin determinar. — [S.l.] : Service Hydrographique de la Marine, 1887 (1922).

1 carta náutica: grab.; 62 x 93,5 cm.

- *Sondeos de profundidad expresados en metros.* - *Tabla de mareas.* - *Nota sobre la declinación establecida.* - *Nota sobre los levantamientos realizados en 1854 y 1915, editado por primera vez en 1887. Edición en 1922.* - *Sello de la empresa que pone en venta la hoja.* - *Sello con precio en venta del Servicio Hidrográfico Portugués.* - *Nota: "Prix : 0 f. 50 c".* - *Nota número de hoja: 4178.* - *Relieve por sombreado y normales.* - *Orientado con flecha señalando el norte, y con indicación de la declinación calculada.* - *Pertenece a la colección de Urtiaga.*

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / EUROPA

**LOUGH SWILLY (Irlanda). Cartas náuticas. [19-]
[735UM]**



Lough Swilly [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. 2 Nautical Miles [=8 cm.]. - London : Published by Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd.123. Mimories., 5th. [19--].

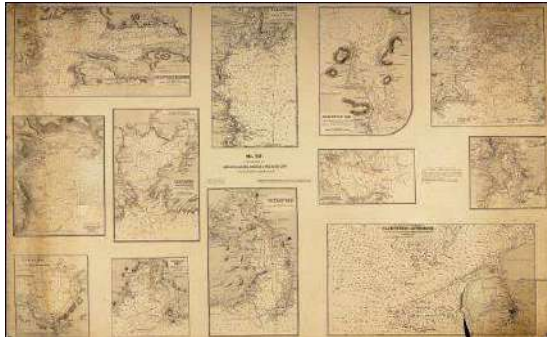
10 cartas náuticas : lit.; 72,5 x 110 cm. en hoja de 74,5 x 115 cm.

- *Sondeos de profundidad expresados en brazas.* - *Nota sobre la declinación magnética establecida.* - *Relieve por normales.* - *Indicación de fechas de correcciones realizadas.* - *Orientado con circunferencias graduadas y cruces con punta de flecha señalando el norte magnético, y la variación magnética.* - *Nota número de hoja. "Nº 017".* - *Señalización cromática de la localización de los faros.*

- Planos menores de:

- Bere Haven. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [= 7,7cm.]. 31,5 x 18 cm.
- River Shanon. Escala sin determinar. 3 Nautic Miles [=5 cm.]. 28 x 12 cm.
- Bantry. Escala sin determinar. 10 Nautic Miles [=3 cm.]. 21,5x 18,5 cm.
- Valentia. Escala sin determinar. 10 Nautic Miles [=3,2cm.]. 14,5 x 18 cm.
- Killala Bay. Escala sin determinar. 3 Nautic Miles [=7,5cm.]. 29 x 23,5 cm.
- Galway Bay. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [=5,2 cm.]. 37,5x 26,5 cm.
- Clew Bay. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [= 4,5 cm.]. 45 x 22,5 cm.
- Sligo Bay. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [= 8,8 cm.]. 50 x 27 cm.
- Mulroy Bay. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [= 14,5 cm.]. 25,5x 45,5 cm.

**ISLAS BRITÁNICAS (Costas). Cartas náuticas.
[193-]
[734UM]**



[Costas de las Islas Británicas] [Material cartográfico] : No. 03. : Reproduced from British Admiralty charts with the permission of the controller of H.M. Stationery office and of the hydrographer of the navy. - Escala sin determinar. Nautical Miles. - London : Published by Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd.123. Mimories., 5th. [193-].

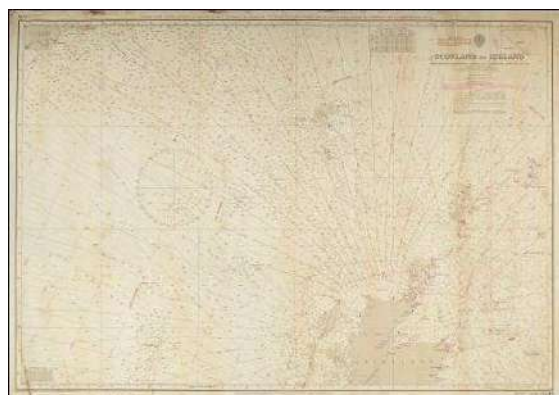
12 cartas náuticas : lit.; 73,5 x 117 cm.

- *Sondeos de profundidad expresados en brazas y pies.* - *Relieve por normales.* - *Orientado con circunferencias graduadas y cruces con punta de flecha señalando el norte magnético, y la variación magnética.* - *Localización mediante coordenadas de distintos emplazamientos.* - *Señalización cromática de la localización de los faros.*

- Planos menores de:

- Penzance Bay. Escala sin determinar. 1 Nautic Miles [=6 cm.]. 19 x 25 cm.
- St. Ives Bay. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [=6,5 cm.]. 16 x 17 cm.
- Dublin Bay. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [=4,5cm.]. 16,5 x 16,5 cm.
- Baltimore Harbour. Escala sin determinar. Half Nautic Miles [= 7 cm.]. 18 x 27,5 cm.
- Milford Haven. Escala sin determinar. 1 Nautic Miles [= 5,5 cm.]. 37,5 x 19 cm.
- Falmouth to the Manacle Rocks. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [=6,5 cm.]. 18 x 29,5 cm.
- Waterford. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [= 6 cm.]. 19 x 30,5 cm.
- Fleetwood Approach. Escala sin determinar. 2 Nautic Miles [=10 cm.]. 43,5 x 23 cm.
- Dugarwan. Escala sin determinar. 1 Nautic Miles [=4 cm.]. 20 x 11 cm.

ATLANTICO NORTE (Océano). Cartas náuticas. 1940 (1976)
[3697UM]



Scotland to Iceland [Material cartográfico] : from Danish Government Charts and Admiralty Surveys to 1947. - Escala [1:1.250.000]. - London : Published at the Admiralty (...) under the Superintendence of Vice-Admiral J.A. Edgell, C.B., O.B.E., Hydrographer, 1940 (1976).

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 66 x 98 cm. en hoja de 70,5 x 102,5 cm.

- Claves resueltas en la carta nº1 del Almirantazgo.
- Escudo de la Office Hydrographic de la Royal Navy. - Nota relativa al número de hoja: "L(D6-D8)245". - Márgenes graduados cada 10'. - Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies. - Tabla de mareas.
- Orientado con sencillas circunferencias graduadas con cruz de coordenadas, con rosa de ocho vientos señalando el norte geográfico.
- Proyección Mercator. - Tabla de conversión de unidades británicas a metros. - Nota con las fechas de las correcciones realizadas sobre la hoja. - Nota con las nuevas ediciones de las hojas: Enero de 1943, Junio de 1948 y Diciembre de 1976.

CORFU (Grecia) (Golfo). Cartas náuticas. 1878 (1953)
[4548UM]



Gulf of Kotor to Corfu [Material cartográfico] : including the coast of Italy from Cape St. Maria de Leuca to Brindisi : Mediterranean : Adriatic Sea.. - Escala [1:310.000]. - London : Published at the Admiralty, under the Superintendente of Captain F.J. Evans. R.N. : CB : F.R.S. : Hydrographier, 5 Sepr. 1878.

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 68 x 97 en hoja de 70 x 99 cm.

- Escudo sobre el título del Office Hydrographic. - Orientado con dobles circunferencias graduadas, con cruz de coordenadas, remate de media lis señalando el norte magnético. - Márgenes graduados cada 1'. - Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich. - Proyección Mercator. - Relación de las costas estudiadas por distintos instituciones y gobiernos. - Vista en alzado de Leuca Bar. - Señalización cromática de la posición de los faros. - Sondeos en brazas. - Cuadro de información de mareas. - Tabla de equivalencias entre unidades inglesas y las del S.M.D. - Relieve por sombreado y normales.
- Indicación de distintas correcciones realizadas en el periodo 1879-1953. - Nota relativa al número de hoja: "2701"
- Otros planos menores:
- Pto. Di Otranto. - Escala [1:20.800]. 10 cable or 1 sea mile [= 9 cm.]. 17 x 16 cms.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / EUROPA

CANAL DE SAN JORGE (Irlanda). Cartas náuticas. 1952 (1954)
[685UM]



St. George's Channel [Material cartográfico] : or Irish Sea. – Escala sin determinar. Scale 30' of [sic] Miles. – Wych House, St Ives, Huntingdon : Imray, Laurie, Norie & Wilson, Ltd. 1952.

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 100,5 x 72 cm. en hoja de 103,5 x 74 cm.

- *Leyenda alfabética para la señalización y localización de las distintas morfologías de emisión de luz por los faros, y de las granulometrías del material presente en el fondo marino.* - *Sondeos de profundidad medidos en brazas.* - *Relieve por sombreado y normales.* - *Orientado con dobles y sencillas circunferencias graduadas con cruz de coordenadas y remate de media flor de lis señalando el norte magnético.* *Indicación de la variación existente con el norte geográfico.* - *Rosas de 8 vientos.* - *Márgenes inferior y superior graduados cada 5', las laterales cada 1'.* - *3 vistas en alzado de distintos espacios representados en la hoja.* - *Tabla de conversión de brazas a metros.* - *Tabla de mareas en distintas localidades.*

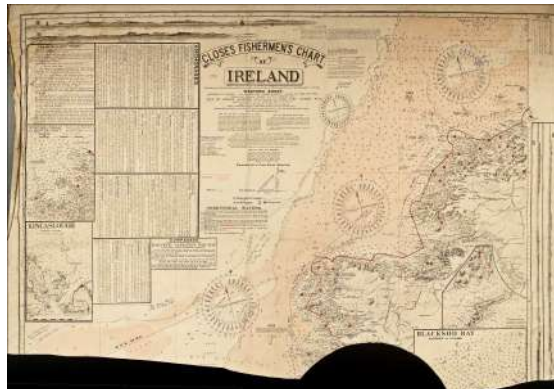
- *Planos menores:*

- *Dublin Bay. Escala sin determinar. 2 Nautical Miles [= 3,8 cm.]. 16,3 x 16,3 cm.*

- *Holyhead Bay. Escala sin determinar. 2 Nautical Miles [= 5,8 cm.]. 26,5 x 19,5 cm.*

- *Entranceto Lough Foyle. Escala sin determinar. 2 Nautical Miles [= 3,8 cm.]. 16,3 x 16,3 cm.*

IRLANDA (Costas). Cartas náuticas. 1952
[686UM]



Closes fishermen's Chart of Ireland [Material cartográfico] : Based upon British Admiralty Charts with the permission of the Controller of H.M. Stationery Office and of the Hydrographer of the Navy. – Escala sin determinar. [20, Farrington Road, London, E.C.1. : Printed by Whiteman & Bass (Litographers) Ltd.], 1952.

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 63 x 101 cm.

- *Fragmento, pérdida de la mitad de la carta náutica.* - *Leyenda alfabética para la señalización y localización de las distintas morfologías de emisión de luz por los faros, y de las granulometrías del material presente en el fondo marino.* - *Leyenda cromática para la identificación del espacio prohibido para la pesca de arrastre en todo momento (línea roja continua), en determinados momentos (línea roja discontinua), y el límite de las 3 millas internacionales (línea azul).* - *Nota informativa sobre el cálculo de distancias con la posición de los faros como referencia, la variación magnética, aguas territoriales, puertos, mareas, y descripción de la costa.* - *Nota relativa al número de hoja: "AC/7".* - *Márgenes graduados cada 1'.* - *Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies.* - *Relieve por sombreado y normales.* - *Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas y remate de media flor de lis señalando el norte magnético.* *Indicación de la variación existente con el norte geográfico.* - *Rosas de 8 vientos.* - *4 vistas en alzado de distintos espacios representados en la hoja.* - *Aplicación cromática para destacar el espacio marino con una profundidad menor de 100 brazas.* - *Tabla de conversión de brazas a metros.*

- *Planos menores:*

- *Kinkaslough and Burton Port. Escala sin determinar. 5 Nautical Miles [= 7,5 cm.]. 12 x 16,5 cm.*

- *Kinkaslough. Escala sin determinar. 10 cables [= 7,5 cm.]. 11,4 x 17 cm.*

IRLANDA (Costas). Cartas náuticas. 1963?
[687UM]

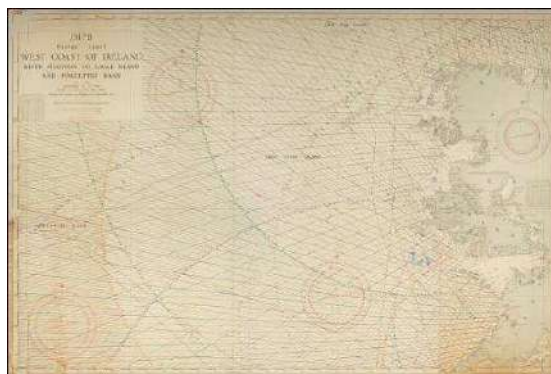
Closes fishermen's Chart of Ireland [Material cartográfico] : Based upon British Admiralty Charts with the permission of the Controller of H.M. Stationery Office and of the Hydrographer of the Navy. – Escala sin determinar. - 20, Farrington Road, London, E.C.1. : Printed by Whiteman & Bass (Litographers) Ltd., 1963?

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 115 x 107 cm. en hoja de 120,5 x 112 cm.

- Leyenda alfabética para la señalización y localización de las distintas morfologías de emisión de luz por los faros, y de las granulometrías del material presente en el fondo marino. - Leyenda cromática para la identificación del espacio prohibido para la pesca de arrastre en todo momento (línea roja continua), en determinados momentos (línea roja discontinua), y el límite de las 3 millas internacionales (línea azul). - Nota informativa sobre el cálculo de distancias con la posición de los faros como referencia, la variación magnética, aguas territoriales, puertos, mareas y descripción de la costa. - Nota relativa al número de hoja: "AC/7". - Márgenes graduados cada 1'. - Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies. - Relieve por sombreado y normales. - Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas y remate de media flor de lis señalando el norte magnético. Indicación de la variación existente con el norte geográfico. - Rosas de 8 vientos. - 4 vistas en alzado de distintos espacios representados en la hoja. - Aplicación cromática para destacar el espacio marino con una profundidad menor de 100 brazas. -Tabla de conversión de brazas a metros.

-Planosmenores: - Kinkaslough and Burton Port. Escala sin determinar. 5 Nautical Miles [= 7,5 cm.]. 12 x 16,5 cm. / - Killybegsharbour. Escala sin determinar. 5 Nautical Miles [= 3 cm.]. 15,2 x 14,5 cm. / - Kinkaslough. Escala sin determinar. 10 cables [= 7,5 cm.]. 11,4 x 17 cm. / - BlacksodBay. Escala sin determinar. 5 Nautical Miles [= 6 cm.]. 25 x 39,1 cm / - Sligo Bar. Escala sin determinar. 1 Nautical Miles [= 3,3 cm.]. 13,7 x 13,7 cm. / - ClifdenBay. Escala sin determinar. 1 Nautical Miles [= 2,5 cm.]. 13,7 x 6,7 cm / - Galway Bay. Escala sin determinar. 1 Nautical Miles [= 2,5 cm.]. 17 x 10,5 cm.

Es una edición moderna de la hoja 686UM

IRLANDA (Costas). Cartas náuticas. 1969.
[528UM]

West Coast of Ireland [Material cartográfico] : River Shannon to Eagle Island and Porcupine Bank : 017C : Fishing Chart. – Escala [1:338.000]. – St Ives, Huntigdon, England : Published by Imray, Laurie, Norie & Wilson, 1975.

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 70,5 x 107,5 cm. en hoja de 74 x 110 cm.

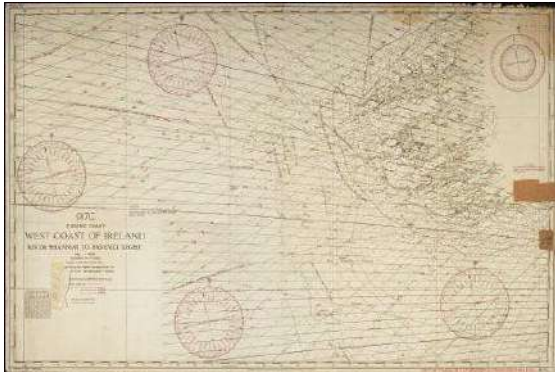
- Leyenda gráfica y cromática para la delimitación de espacios marinos dependiendo de su distancia a la costa.

- Distintas líneas para marcar espacios marinos según su profundidad. - Trazados de rutas marítimas. - Nota relativa al número de hoja: "017 B". - Márgenes graduados cada 5'.

- Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies. - Orientado con sencillas circunferencias graduadas con cruz de coordenadas, con flecha señalando el norte magnético e indicando la variación magnética, y rosa de ocho vientos. - Tabla de conversión de brazas a metros.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / EUROPA

IRLANDA (Costas). Cartas náuticas. 1969.
[529UM]



West Coast of Ireland [Material cartográfico] : River Shannon to Fastnet Light : 017C : Fishing Chart. – Escala [1:338.000]. – St Ives, Huntingdon, England : Published by Imray, Laurie, Norie & Wilson, July 1969.

1 carta náutica : reproducción gráfica industrial; 120 x 81,5 cm. en hoja de 136 x 91,5 cm.

- Leyenda gráfica y cromática para la delimitación de espacios marinos dependiendo de su distancia a la costa.
- Distintas líneas para marcar espacios marinos según su profundidad. - Trazados de rutas marítimas. - Nota relativa al número de hoja: "017 C". - Márgenes graduados cada 5'.
- Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies. - Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas, con flecha señalando el norte magnético e indicando la variación magnética, y rosa de ocho vientos señalando el norte geográfico.
- Tabla de conversión de brazas a metros. - En el verso: precio U.K., título de la hoja, número de la hoja.

ESCOCIA (Reino Unido) (Lagos). Cartas náuticas. 1973
[4785UM]



[East Loch / West Loch] [Material cartográfico].– Escala sin determinar. – St. Ives, Huntingdon, England : Printed and Published by Amray Laurie, Nonie & Wilson Ltd. , 1973.

1 carta náutica : reproducción gráfica industria; col., 73 x 107 en hoja de 75 x 101 cm.

- Orientado con circunferencias graduadas, con flecha señalando el norte magnético y rosa de ocho vientos el norte geográfico. - Indicación de la variación existente entre ambos. - Márgenes graduados cada 5". - Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich. - Proyección Mercator. - Sondeos y líneas de batimetrías en brazas.
- Indicación del tipo de material presente en el lecho marino. - Nota relativa al número de hoja: "015A". - Nota: "DeccaChain (6) N. Scottish".
- Otros planos menores:
 - West Loach :Tarbert. – Escala sin determinar. 3 NauticalMile [= 5,2 cm.]. 30,5 x 21,5 cms.
 - Entranceto East LochRoag&LochCarloway. – Escala sin determinar. 10 cable orOneNauticalMile [= 9 cm.]. 30,5 x 23 cms.

**IRLANDA (Costas). Cartas náuticas. 1859 (1959)
(1974)**
[1548/1551/1552UM01]



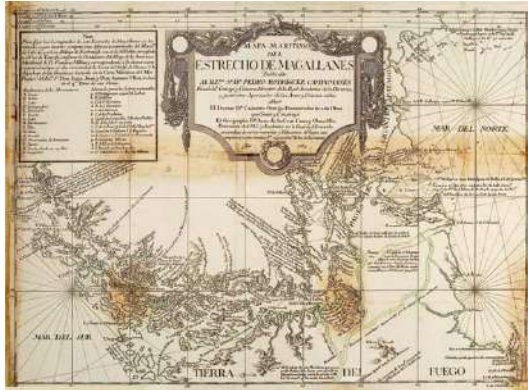
West Coast of Ireland [Material cartográfico] : from the surveys of Captains G.A. Frazer & G.A. Bedford (...). – Escala [1:492.000]. – London : Published at the Admiralty (...) the Superintendence of Rear Admiral K.St. B. Collins C.B., O.B.D., D.S.C. Hydrographer, 1959 (1971).

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; 122 x 63 cm. en hoja de 129 x 71 cm.

-Claves resueltas en la carta nº1 del Almirantazgo.
-Escudo de la Office Hydrographic de la Royal Navy. - Nota relativa al número de hoja: "L(D1)(D3)1824B". - Márgenes graduados cada 1'.
- Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies. - Tabla de mareas.
- Orientado con doble circunferencias graduadas con cruz de coordenadas, con media flor de lis señalando el norte magnético e indicando la variación magnética, rosa de ocho vientos señalando el norte geográfico. - Proyección Gnomónica. - Relieve por normales y sombreado. - Tabla de conversión de unidades británicas a metros. - Nota con las fechas del primer grabado (1859), electrotipo (1916) y reelectrotipado (1929).
- Nota informativa sobre los espacios marinos donde se realizan ejercicios submarinos.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / MUNDO

ESTRECHO DE MAGALLANES (América del Sur). Cartas náuticas. 1769.
[681UM]



Mapa marítimo del Estrecho de Magallanes [Material cartográfico] : Dedicado al Illmo. Sr. Dn. Pedro Rodriguez Campomanes : Fiscal del Consejo y Camara, Director de la Real Academia de la Historia, y justissimo Apreciador de las Artes y Ciencias útiles. / El geographo Dn Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, Pensionista de S.M.C. y Academico en la Real de S. Fernando, sirviéndose de varias memorias y Relaciones de Viajes, assi impresas como manuscetas. Especialmente de las de Sarmienta. – Escala sin determinar. – [S.l.]: Por el Doctor Dn. Casimiro Ortega, Promovedor de esta Obra, Año 1769.

1 carta náutica: grab.; col., 29 x 40,5 cm. en hoja de 42 x 58 cm.

- Cartela profusamente ornamentada con motivos marinos. - Escalas con distintas coordenadas longitudinales disponibles. - Márgenes graduados cada 10'', tomando referencia el meridiano del Pico de Tenerife. - Cuadro en el margen superior izquierdo informando de la metodología usada y las fuentes utilizadas para el cálculo de las coordenadas longitudinales. - Leyenda alfabética para la localización de accidentes geográficos y toponimia de alguno de estos. - Distintos cuadrantes insertos en circunferencias con remate de castillete señalando el norte magnético. En algunos de ellos se notifica la variación dada desde fechas anteriores. - Notas explicativas a lo largo del plano. - Relieve por monte en perfil. - Sondeos de profundidad. - Coloreado en aguada.

PACÍFICO (Océano). Mapas generales. 1784-1790
[4354UM]



Mapa de las Islas de la Sonda y de las Molucas [Material cartográfico] / por Eduardo Malo de Luque. - Escala sin determinar. 95 millas holandesas de 19 al grado [= 3,8 cm]. - [En Madrid: por Don Antonio Sancha, se hallara en su Librería en la Aduana Vieja, 1784-1790].

1 mapa: grab., 25,6 x 35,5 cm.

- En: "Historia política de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas", edición española de Pedro Francisco de Lujan y Góngora, duque de Almodóvar del Río. Se editó entre 1784-1790. Obra de 5 volúmenes en los que se presentan mapas e ilustraciones. -Margen superior graduado longitudinalmente a partir del Meridiano de la Isla de Hierro. Margen inferior a partir del Meridiano de Paris. - Márgenes graduados cada 1'. - Segundo plano en margen inferior izquierda con representación de las "Verdaderas Molucas" con márgenes graduados". - Relieve por monte en perfil.

-Otras escalas gráficas:

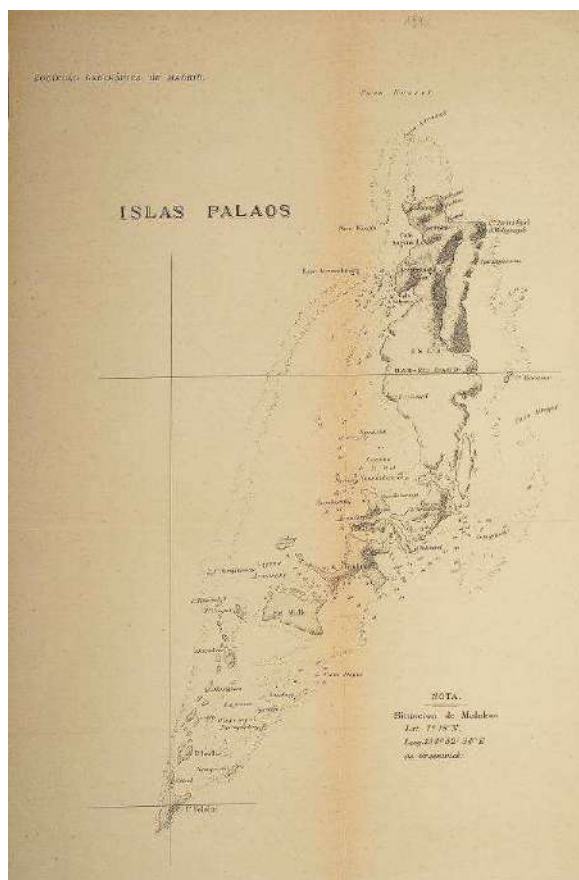
- 125 leguas de Francia de 25 al grado [=3,8 cm]
- 100 leguas marinas de 20 al grado [=3,8 cm]

**ÍNDICO (Océano). Mapas generales. [17--]
[4356UM]**

Carta para la inteligencia de los establecimientos de los portugueses y holandeses en las Indias Orientales [Material cartográfico] / Juan Rodríguez lo grabo. - Escala sin determinar. - [S.l.: s.n., 17--].

1 mapa: grab.; 49 x 29,5 cm. en hoja de 48 x 26 cm.

- *Coordenada longitudinal tomada desde el meridiano de la Isla de Hierro. - Líneas latitudinales equinoccial y Trópico de Cáncer. - Márgenes graduados cada 1'.*

**ISLAS PALAOS. Mapas generales. [18--]
[4355UM]**

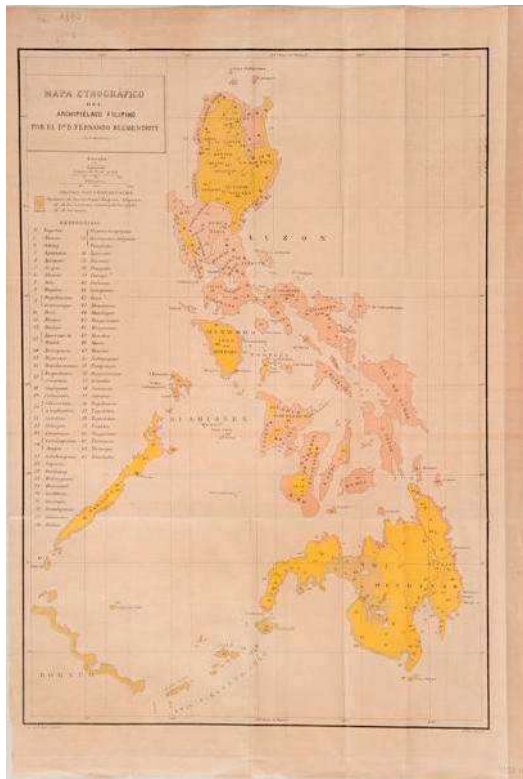
Islas Palaos [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [Madrid?]: Sociedad Geográfica de Madrid, [18--].

1 mapa: grab., 40,8 x 26,6 cm.

- *Anotación sobre la localización mediante coordenadas geográficas del emplazamiento de Malakan. Toma de referencia del Meridiano de Greenwich para la coordenada longitudinal. -Relieve por sombreado.*

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / MUNDO

FILIPINAS. Mapas generales. 1890
[4553UM]

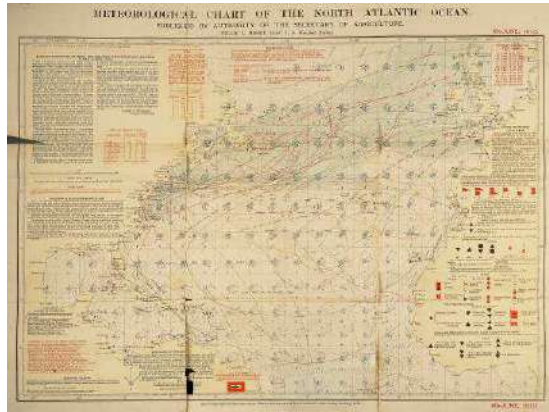


Mapa etnográfico del archipiélago filipino [Material cartográfico] / por el Dr. D. Fernando Blumentritt. - Escala [1:3.000.000]. 20 leguas de 20 al grado [= 4 cm]. - [Madrid: Sociedad Geográfica de Madrid, 1890].

1 mapa: grab., col., 44 x 64 cm.

- En: Boletín de la Real Sociedad Geográfica del año 1890. - Margen inferior graduado longitudinalmente a partir del Meridiano de la Isla de Hierro. Margen superior a partir del Meridiano de Madrid. - Márgenes graduados cada 1°.
- Otras escalas graficas:
 - Kilómetros [= 5,5 cm]
- Leyenda cromática para identificación de distintos territorios según su población religiosa. - Leyenda numérica para identificación y localización de poblaciones indígenas según su catalogación etnográfica. - Coloreado mediante aguadas.

ATLÁNTICO NORTE. Cartas meteorológicas. 1913 (19--)
[1546.1UM]



Meteorological Chart of the North Atlantic Ocean [Material cartográfico]. - Escala sin determinar. - [S.l.] : Published by authority of the Secretary of Agriculture. Willis L. Moore, Chief U.S. Weather Bureau, [19--].

1 carta meteorológica: reproducción grafica industrial; col., 55 x 71 cm.

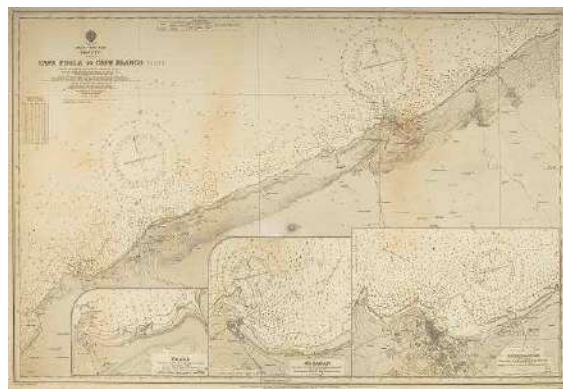
- Márgenes graduados cada 1', señalándose en el superior y en el inferior los husos horarios.
- Instrucciones sobre las condiciones meteorológicas en el espacio representado, firmado por el profesor Henry L. Heiskell.
- Tabla descriptiva con distintos niveles del gradiente del viento.
- Listado de organismos y puestos meteorológicos implicados en el diseño de la carta.
- Nota descriptiva del significado de las rosas de viento presentes en la hoja indicando su fuerza y dirección.
- Bandera de alarma por la presencia de actividad submarina.
- Leyenda gráfica con la identificación de los distintos niveles de tormenta según países.
- Presencia de isobaras e isolíneas asociadas a distintos componentes meteorológicos.
- En el verso, artículo "Severe storms on the North Atlantic Ocean during January, 1913", y cuatro mapas del tiempo.
- Pertenece a la colección de Urtiaga.

ESTADOS UNIDOS. Mapa temático. [19--]
[1546.2UM]

Mapa Pictórico de los Estados Unidos de América [Material cartográfico]: que muestra sus recursos regionales, productos, bellezas naturales y puntos de interés. / (...) La Oficina de Información de Guerra y el Coordinador de Asuntos Interamericanos para distribución en Europa y América. – Escala sin determinar. Kilómetros [=¿? cm.] – 21 West St., New York 6, N.Y. [Estados Unidos] : General Drafting Co., Inc., [19--].

1 mapa: reproducción gráfica industrial; col., 81 x 61 cm.

-Cartela en corona de laurel dorado con remate de estrella de cinco puntas, y base con águila que sujeta banda con los colores de la bandera nacional. -Orientado con un círculo que presenta remate de una flor de lis señalando el norte, y con representación del continente americano en el interior. -Cuadro con descripción estadística de los Estados Unidos. -Tres mapas temáticos menores, con descripción de los sistemas de transporte. - Abundante iconografía en relación a lo señalado en el título de la hoja. -Pertenece a la colección de Urtiaga.

MARRUECOS (Costa). Cartas náuticas. 1910
(1925)
[1546.9UM]

Cape Fdala to Cape Blanco (North) [Material cartográfico] : Africa – West Coast : Morocco : From a survey by lieutenant W. Arlett, R.N. , 1835 and the mission hydrographique du Maroc, 1908 / Engraved by Davies & Company – Escala [1:145.550] – London : Published at the Admiralty (...) under the Superintendence of Rear Admiral H. E. Purcy-Cust. Hydrographer, 19th. July. 1910.

1 carta náutica: grab.; 70 x 102 cm.

-Leyenda alfabética para la señalización y localización de las distintas morfologías de emisión de luz por los faros, y de las granulometrías del material presente en el fondo marino. -Sondeos de profundidad medidos en brazas. -Indicación de las alturas del terreno. -Escudo del Hydrographyc Office sobre el título. -Tabla de conversión de brazas a metros. -Tabla de mareas para las ciudades de Casablanca y Mazagán. -Relieve por curvas de nivel. -Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas y remate de media flor de lis señalando el norte magnético. Indicación de la variación existente con el norte geográfico. -Rosas de 8 vientos. -Márgenes graduados cada 10''.

-Relación de las fechas en las que se han realizado correcciones.

-Indicación de distintas fechas de edición: Mayo de 1922 y Febrero de 1926. -Nota informativa del responsable del Departamento de Ventas del Almirantazgo. -Nota del número de hoja: "820".

-Planos menores de:

- Fdala. Escala [1:24.260]. 10 cables o 1 Sea Mile [=8 cm.]. 24 x 15 cm.

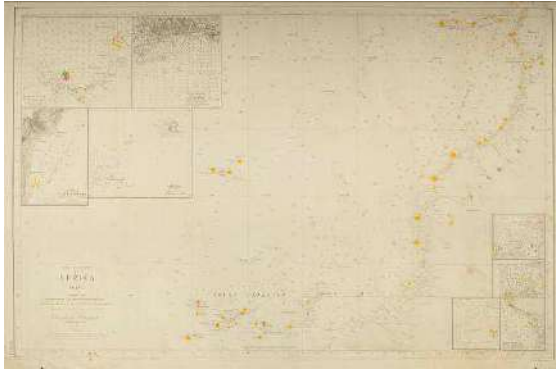
- Mazagán. Escala [1:24.260]. 10 cables o 1 Sea Mile [=7,7 cm.]. 25 x 24 cm.

- Casablanca (Dar el Beida). Escala [1:24.340]. 10 cables o 1 Sea Mile [=7,5 cm.]. 36,5 x 25,5 cm.

-Pertenece a la colección de Urtiaga.

CATÁLOGO CARTOGRÁFICO / MUNDO

ÁFRICA (Costa). Cartas náuticas. 1902 (1940)
[1547.7UM]



Costa Occidental de África [Material cartográfico]: Hoja 1 : Comprende desde Cabo de San Vicente hasta Cabo Yubi, con inclusión de las Islas Canarias y la de Madera : Construida con arreglo a los datos más recientes / H. Riudavets la construyó , L. Galván la grabó , J. Becerril gº la letra – Escala sin determinar. – Madrid : Dirección de Hidrografía, 1902 (1940).

1 carta náutica: lit.; 71 x 107 cm.

-Sondeos de profundidad y elevación del terreno expresados en metros.-Nota sobre la declinación magnética establecida.-Relieve por sombreado y normales.

-Márgenes graduados cada 5'.-Indicación de fechas de correcciones realizadas.-Indicación del precio de venta: "Precio 6 pesetas".-Nota número de hoja. "Nº 234 A".

-Señalización cromática de la localización de los faros.

-Planos menores de:

- Plano de la rada de Tanger. Escala [1:52.500]. 2000 metros [= 4,5 cm.]. 19,5 x 16 cm.

- Fondeadero de Funchal en la Isla de Madera. Escala [1:15.000]. 1000 metros [= 6,5 cm.]. 15,5 x 16 cm.

- Plano del puerto de Sta. Cruz de Tenerife. Escala [1:12.000]. 500 metros [= 4,5 cm.]. 12 x 17 cm.

- Islas Salvajes. Escala [1:125.000]. 4000 metros [= 3 cm.]. 18 x 15 cm.

- Rabat y Sale. Escala sin determinar. 400 metros [= 2 cm.]. 9 x 8 cm.

- Puerto y barra de Larache. Escala sin determinar. 4 cables [= 2 cm.]. 9 x 7 cm.

- Mocador. Escala sin determinar. 5 cables [= 2 cm.]. 8,5 x 9 cm.

- Rada de Safi. Escala sin determinar. 2000 metros [= 3 cm.]. 8 x 9 cm.

-Pertenece a la colección de Urtiaga.

BAHAMAS (Islas) (Banco). Cartas náuticas. 1869 (1960)
[1547UM]

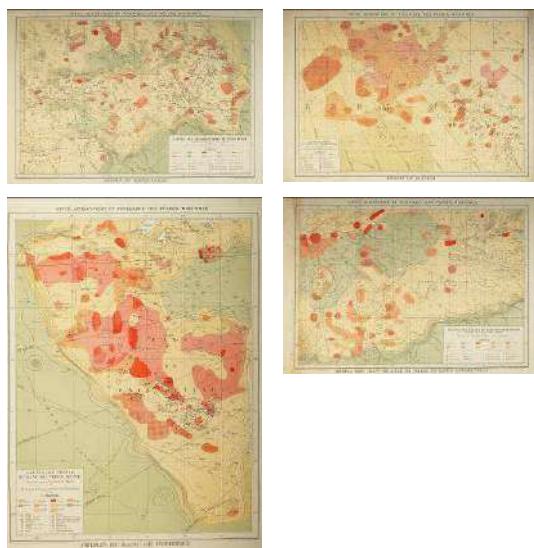


Great Bahama Bank [Material cartográfico] : Northwestern Part : West Indies : From British surveys between 1836 and 1848.. – Escala [1:286.370]. – Published at Washington, D.C.: by the U.S. Navy Hydrographic Office under the authority of the Secretary of the Navy., 1960.

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; 120 x 81,5 cm. en hoja de 136 x 91,5 cm.

- Proyección Mercator. - Escudo sobre el título de la Office Hydrographic de la U.S. Navy. - La leyenda para las claves presentes en la hoja se localizan en la carta Nº1. - Nota relativa al número de hoja: "H.O.26-A". - Nota relativa al precio de la hoja: "Price \$1.20". - Anotación manuscrita de distintas fechas de revisión de la hoja. - Márgenes graduados cada 1'. - Sondeos de profundidad medidas en brazas, y elevaciones del terreno en pies.

- Orientado con dobles circunferencias graduadas con cruz de coordenadas, con flecha señalando el norte magnético, y estrella de cinco puntas. - Tabla de conversión de brazas a metros.

TERRANOVA (Canadá). Cartas náuticas. [19--]
[1545.1.2.3.4UM]

Cartes de Pêches du Banc de Terre Neuve [Material cartográfico] : Région des "Banc de l'île de Sable et bancs occidentaux" : Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes / dressés par le Commandant L. Beaugé. – Escala sin determinar. – 7, rue St. Lazare, Paris. Ed. Blondel la Rougery. Editeur, [19--].

1 carta náutica : cromolitografía; 75 x 52 cm.

- Leyenda cromática para la identificación y localización de tipologías de lechos marinos.- Leyenda gráfica para la identificación y localización de especies marinas. - Sondeos de profundidad. - Curvas de nivel para identificar el relieve marino.- Márgenes graduados cada 1'.

CANADÁ (Costas). Cartas náuticas. 1970
[4787UM]

St. Pierre Bank to Whale Bank [Material cartográfico] : Canada : Fisheries Chart : The Grand Bank of Newfoundland : Surveyed by the Canadian Hydrographic Services, 1957-66. – Escala [1:350.000]. – Ottawa (Canada) : Published by the Canadian Hydrographic Service Department of Energy Mines and Resources. 1970.

1 carta náutica: reproducción gráfica industrial; col., 101 x 73,5 en hoja de 105 x 81 cm.

- Escudo sobre el título del Canadian Hydrographic Service. - Tabla de equivalencias entre unidades inglesas y las del S.M.D. - Leyenda con claves alfabéticas para descripción del material presente en el lecho marino. - Leyenda cromática para designar las zonas marinas con profundidades inferiores a 100 brazas. - Líneas de batimetría. - Orientado con dobles circunferencias graduadas, con cruz de coordenadas, remate de media lis señalando el norte magnético, y estrella de ocho puntas el norte geográfico. - Márgenes graduados cada 1'. - Longitud orientada con el Meridiano de Greenwich. - Proyección Mercator. - Sondeos en brazas y pies. - Nota relativa al número de hoja: "D2-8009"