

La recuperación del Patrimonio Marítimo y la Navegación Tradicional en el País Vasco. Revisión y nuevas perspectivas

(The recovery of Maritime Heritage and Traditional Sailing in the Basque Country. Revision and new perspectives)

Apraiz Zallo, Juan Antonio
Aurrekoetxea, 42 - 5. 48370 Bermeo

BIBLID [1137-439X (2007), 29; 215-238]

Recep.: 27.02.06
Acep.: 25.10.06

Visión general del movimiento de recuperación de patrimonio marítimo en el País Vasco. Se indican las distintas opciones que se barajan y los principales actores que intervienen. El tema se analiza desde dos perspectivas, el Patrimonio Material y el Patrimonio Inmaterial. Básicamente está centrado en las embarcaciones menores, haciendo especial incidencia en su aplicación para la recuperación de la navegación tradicional.

Palabras Clave: Recuperacion. Patrimonio marítimo. Recuperacion de patrimonio. Embarcaciones tradicionales. Navegación tradicional.

Euskadiko itsas ondarea berreskuratzeko mugimenduaren ikuspegi orokorra. Kontuan izan diren hainbat aukera eta parte hartzen duten aktoreak erakustera ematen dira. Gaia Ondare Uki-garriaren eta Ondare Ukiezinaren ikuspegietatik aztertzen da. Funtsean, ontzi txikietan zentratu da lana eta, nabigazio tradizionala berreskuratzeari begira, horien aplikazioa azpimarratu da.

Giltza-Hitzak: Berreskuratzea. Itsas ondarea. Ondarea berreskuratzea. Itsasontzi tradizionalak. Nabigazio tradizionala.

Vision générale du mouvement de récupération de patrimoine maritime en Pays Basque. On indique les différentes options qui sont proposées et les principaux acteurs qui interviennent. Le sujet est analysé à partir de deux perspectives, le Patrimoine Matériel et le Patrimoine Immatériel. Il est axé fondamentalement sur les embarcations mineures, en insistant spécialement sur son application pour la récupération de la navigation traditionnelle.

Mots Clés: Récupération. Patrimoine maritime. Récupération du patrimoine. Embarcations traditionnelles. Navigation traditionnelle.

INTRODUCCIÓN¹

Esencialmente trataremos de ofrecer una visión general sobre el movimiento de recuperación de patrimonio marítimo y navegación tradicional en el País Vasco. No pretendemos llevar a cabo una exhaustiva descripción temática y/o cronológica sino más bien indicar las distintas opciones que se barajan y los principales actores que intervienen en las mismas. El trabajo se centrará básicamente en las embarcaciones menores y la navegación tradicional haciendo especial incidencia en la recuperación activa, es decir la que se lleva a cabo con el propósito de utilizar el material recuperado.

El análisis de la recuperación del patrimonio se realizara desde dos perspectivas, por un lado el Patrimonio Material y por otro el Patrimonio Inmaterial.

Patrimonio Material: En él incluiremos esencialmente las embarcaciones y su aparejamiento. A groso modo podemos hablar de dos tendencias bien definidas: la recuperación con fines expositivos y la recuperación con fines prácticos.

- *Fines Expositivos* (recuperar para exponer): Como se deduce de su denominación consiste en la recuperación de patrimonio, principalmente embarcaciones, con fines fundamentalmente expositivos.
- *Fines Prácticos* (recuperar para navegar): Consiste en la recuperación de las embarcaciones y su aparejamiento, para navegar en ellas y recuperar así la *Navegación Tradicional*.

Patrimonio Inmaterial: Englobaría los conocimientos, técnicas, usos, representaciones, expresiones, etc que se transmiten de generación en generación. Es la parte intangible del movimiento, los usos y las actividades practicadas con el patrimonio material.

- *Aspectos teóricos:* Las distintas investigaciones de temática náutica-pesquera y en especial las de posible aplicación en la recuperación de patrimonio.
- *Aplicación práctica:* Las aplicaciones de las anteriores y la experimentación practica, con o sin investigaciones previas.

Por último se realizara una revisión del tema para abordar las posibles líneas de futuro desde un punto de vista crítico.

1. La comunicación fue presentada en las V Jornadas de Antropología Marítima con una exposición multimedia en Power Point. Contaba con más de ochenta diapositivas siendo realizada con un carácter eminentemente visual y una presentación dinámica en tono divulgativo e informal. Como es lógico su transformación en texto impreso, para la publicación del presente trabajo, no refleja fielmente el espíritu original de su concepción, premeditadamente alejado de un carácter teórico-conceptual.

1. INICIOS

1.1. Patrimonio Material

A pesar de la indudable importancia de nuestro país en el ámbito marítimo europeo, la recuperación de patrimonio material de carácter náutico en el País Vasco es una práctica relativamente reciente. El primer museo relacionado con el tema abrió sus puertas a finales de los años 40 y a pesar de la incesante labor de algunas entidades apenas contamos con piezas de más de un siglo de antigüedad. La recuperación de embarcaciones y la navegación tradicional tiene aún ante sí un gran campo de acción.

1.1.1. Fines Expositivos

La recuperación con “fines expositivos” ha sido llevada a la práctica principalmente por museos y entidades similares aunque también han colaborado algunas asociaciones y un buen número de particulares.

En principio podríamos considerar al Arrantzaleen Museoa de Bermeo como precursor de esta práctica. Así, en 1948, y para ser incluido en los fondos de su exposición permanente, procedió a la recuperación del **Aleluya** (Foto 1), una pequeña embarcación, de apenas cinco metros. Sin embargo, el iniciador real del movimiento como tal fue sin lugar a dudas la asociación Itsas Begia de Ziburu. Fundada en 1981 con el propósito de acometer la recuperación y salvaguarda del patrimonio y la cultura marítima del País Vasco, principalmente en la costa labortana. Comenzó sus actividades con la recuperación y restauración de embarcaciones con *fines prácticos*. En 1987, y gracias a las facilidades que ofrecía la legislación francesa, adquirió, por el simbólico precio de un franco, el pesquero de superficie **Louis Leopold** (Foto 2), la primera iniciativa de esta tipo en nuestras latitudes.

En 1991 abrió sus puertas el Untzi Museoa-Museo Naval de Donosita, contando ya entre sus fondos con dos embarcaciones tradicionales (Foto 3): un **bote ballenero**, conjetural, del siglo XIII y un **batel tradicional** de mediados de siglo. Poco después, y no sin muchos avatares, adquirió la merlucera **Lagun Artean** de Hondarribia (Foto 4). Se trataba de la primera embarcación recuperada en nuestro país como alternativa cultural a los hundimientos por reestructuración de la flota, abriendo así una línea de acción seguida posteriormente por un buen número de entidades.

1.1.2. Fines Prácticos

Es la practicada principalmente por asociaciones y particulares ya que las instituciones y entidades como museos o similares no han afrontado hasta el momento este tipo de proyectos. Adopta diversas formas y es también conocida **Recuperación activa**, **Navegación alternativa**, **Navíguer Autremen** (Navegar de otra manera) o **Navigation du Savoir** (Navegación del saber).

Una vez más hemos de referirnos a Itsas Begia como iniciador del movimiento de recuperación de la navegación tradicional. En 1979, y como una de



Foto 1. *Aleluja*. Precursor de la recuperación de patrimonio marítimo con fines expositivos.

Bain de jouvence pour un quadragénaire basque

L'association "Itsas Begia" ("l'œil de la mer" en langue basque) restaure actuellement le *Louis-Léopold*, un thonier-sardinier des années cinquante, première pièce d'un futur musée de la tradition maritime basque. Le *Louis-Léopold* est actuellement sur le parking de Socoa à Ciboure, non loin du chantier où il a vu le jour en 1950.

Louis-Léopold, ce n'est pas un nom très parlant pour un bateau destiné à illustrer l'histoire de la pêche basque. Et pourtant, cette longue embarcation qui a toujours eu pour port d'attache Saint-Jean-de-Luz-Ciboure descend en ligne directe des trainières basques. D'abord simplement motorisées, celles-ci sont dotées d'un étambot vertical, puis agrandies et pontées.

Comme dans le cas des pinasses d'Arcachon, les anciennes caractéristiques dictées par l'aviron s'avèrent très favorables pour la propul-



sion au moteur, du moins dans le cadre des pêches saisonnières aux lignes et aux filets.

En 1986, "Itsas Begia" a décidé de sauver cette grande unité désormais inadaptée à la pêche moderne, mais digne représentante des bateaux de pêche artisanale à moteur encore traditionnels des années 1930 à 1960, qui se font de

plus en plus rares sur la côte basque du Nord. Avec ses dix-sept mètres de long, pour quatre de large, ses membrures en acacia ployées selon l'habitude locale pour obtenir une coque fine et légère, ce bateau est une illustration parfaite des lignes très particulières des embarcations de cette région depuis la fin du XIX^e siècle : extrémités très pincées avec une

proue tulipée à l'étrave verticale et un arrière canoë terminé par un étambot légèrement inversé, faible tirant d'eau... (voir photo du bat-teliku page 45). Mixel Esteban (agence Heda).

Itsas Begia,
Pierre Gillieron,
Av. des Pyrénées,
64500 Ciboure.
59 47 18 37.

Foto 2. *Louis Leopold*. Primera embarcación de cierta entidad recuperada, con fines expositivos, en el litoral vasco. (Chasee-Marée).

sus primeras actividades, los miembros de la asociación comenzaron a navegar con el batel *Ago Lo*, restaurado por su propietario unos años antes. Posteriormente, en 1986 la asociación dio un nuevo paso planteándose la construcción



Foto 3. “Batel tradicional” y “bote ballenero” conjetural construidos para la exposición permanente del Untzi Museoa-Museo Naval de Donostia (U. M. Donostia).



Foto 4. La merlucera *Lagun Artean*, primera embarcación recuperada en nuestro país como alternativa cultural a los hundimientos por reestructuración de la flota (U. M. Donostia).

de una pequeña embarcación para sus prácticas de navegación. El proyecto, innovador en nuestro entorno, vio la luz en forma de batel tradicional de mediados de siglo y recibió el nombre de *Itsas Begia* (Foto 5-22-24). Ya en los años 90 y concretamente en 1990 de nuevo procedieron a la recuperación de otro batel el *Martina*, construido en 1950, y en 1991 se puso en marcha el proyecto más ambicioso de la organización, la construcción de la “réplica” de una txalupa aundia de principios de siglo, el *Brokoa* (Foto 6-24).

Algunos años más tarde, en 1998, y tras varios proyectos fallidos en nuestro país, Xavier Agote se trasladó a USA, donde ya había realizado estudios de carpintería de ribera, para construir una embarcación tradicional vasca. Allí, y con la ayuda económica de los emigrantes vascos en Norteamérica (de ahí su nombre), se concibió el *Ameriketatik* (Foto 7-18-23-24), “réplica” de una trainera vasca de finales del siglo XIX, basada en los ahora tan conocidos planos del astillero Mutiozabal de Orío.

1.2. Patrimonio Inmaterial

Se trata de recuperar la memoria marítima de nuestro país y aplicarla prácticamente. En el País Vasco las investigaciones históricas o de carácter etnográfico han estado enfocadas fundamentalmente al ámbito terrestre. Es indudable que aquello de que “vivimos de espaldas al mar” es algo más que un tópico en nuestro país. Los temas marítimos en general apenas han sido investigados a pesar de la gran tradición marítima que atesoramos. Baste citar como ejemplo cercano a nuestro entorno cultural que la Encuesta Etnográfica “Etnografía de Vasconia” del grupo Etniker únicamente incluye once cuestiones en su apartado de Grupos de Actividad II dedicado a la Navegación y Pesca; evidentemente sobran los comentarios.

Por otra parte, y dadas las características de las escasas investigaciones que disponemos, la mayoría de ellas históricas, su aplicación práctica en proyectos de recuperación es más bien reducida.

La recuperación de patrimonio inmaterial será abordada desde dos aspectos: el teórico y el práctico.

1.2.1. Aspectos teóricos

Como ya hemos indicado los estudios y la investigación de campo con aplicación en la recuperación patrimonial son más bien escasos. La carpintería de ribera, la navegación, el armamento de buques, la veleria o la cabullería apenas han sido investigadas en nuestra costa. De todas formas existen algunas investigaciones de referencia imprescindible. Así podríamos comenzar por citar los dos trabajos enciclopédicos de nuestro entorno: El “*Traité des Pêches*” de M. Duhamel du Monceau publicado entre 1769 y 1782 y el “*Diccionario histórico de los Artes de la Pesca Nacional*” de su “alumno” Antonio Sañez Reguart que vio la luz entre 1791 y 1795.

Foto 5. *Itsas Begia*, un proyecto innovador. Un “batel tradicional” construido para la recuperación de la navegación tradicional (Marie Laure Hastoy).



Foto 6. *Brokoa*, la emblemática “chalupa” de la Asociación *Itsas Begia* (Chasse-Marée).



Foto 7. *Ameriketatik*. “Trainera” construida en EEUU, que llegó al País Vasco para ser convertida en el estandarte de la Asociación *Albaola*.



Aunque poco conocido a nivel popular, también habría que citar la “Memoria descriptiva de los objetos de pesca remitidos a la Exposición de Londres por la Cofradía de Mareantes de Lekeitio” publicado en 1883. Un trabajo de sumo interés para cualquier investigador de embarcaciones tradicionales a vela en el País Vasco.

Más adelante, a principios del siglo XX, son de reseñar los trabajos de Benigno Rodríguez Santamaría entre los que resaltaríamos el “Diccionario de Artes de pesca de España y sus posesiones” de 1923. A ellos se podrían añadir los diversos trabajos de Ugartechea y Salinas en Lekeitio o Burgaña en Mutriku.

El testigo fue recogido, a finales de los 70, por el colectivo Uetena en Bermeo (Foto 8) y posteriormente por Juan Antonio Apraiz (miembro del mismo) y Aingeru Astui en la colección Itsasoa (Foto 9) que se editó en los años 80.

1.2.2. Aplicación práctica

Evidentemente, la aplicación práctica de estas investigaciones o la experimentación directa con o sin investigación previa es aún más escasa que la teórica.

Aunque algunos particulares como Aingeru Astui, Rafael Aguire Franco, José Sagarzazu, etc. ya llevaron a cabo algunas experiencias particulares de recuperación de vela y remo tradicional, de nuevo tenemos que referirnos a **Itsas Begia**. Desde la década de los 80 miembros de la asociación comenzaron a navegar con los battelikus *Itsas Begia*, *Ago Lo* o *Martina* en un intento experimental para recuperar la navegación tradicional. Ya en los 90 y con el *Brokoa* en servicio el proyecto adquirió mayor relevancia.

De la misma forma la creación del grupo **Albaola**, Asociación para la defensa y promoción del Patrimonio Cultural Marítimo Vasco, por Xavier Agote y la llegada del *Ameriketatik* al País Vasco en 1998 dieron un nuevo impulso al movimiento.

Paulatinamente fueron apareciendo otras iniciativas como el Raid Teink Plentzia-Sokoa a principios de los años 90 (Foto 10-22). La idea del grupo **Ur-Ikara** trataba de dar un impulso a la recuperación del remo tradicional organizando una travesía de battelikus desde Plentzia a Sokoa, travesía que aún continúa celebrándose año tras año.

También el Instituto Vasco de Educación Física (**SHÉE-IVEF**) puso su granito de arena incluyendo en su oferta educativa del año 1999 un curso monográfico sobre el remo tradicional (Foto 11), que al siguiente curso se transformo en el cincuenta por ciento de la asignatura Herri Kirolak.

2. SITUACIÓN ACTUAL

2.1. Patrimonio Material

2.1.1. Fines expositivos

La recuperación patrimonial ha continuado en manos de museos y entidades similares. El principal exponente de esta actividad lo encontramos en el Untzi Museoa de Donostia que durante estos años ha logrado recuperar hasta una veintena de embarcaciones y un buen número de piezas relacionadas con las mismas. Botes y bateles como el **Gurutze Santua** (Foto 12), el **María Rosario**, el **Joaquín Mari**, el **Saint Michel** o el **Antxeta**. Embarcaciones de pesca costera como el **Germancho** o el **Juan María** (Foto 13). Embarcaciones de pesca litoral como el **San Vicente** o el **Lagun Artean**, un pesquero de superficie, el **Trinido** y otras embarcaciones como la lancha de prácticos de Pasaia o una de las últimas traineras de madera encargadas por el Centro de Atracción y Turismo de Donostia a Valentín Ikazeta para las regatas de la Concha de la década de los 60.

Este creciente interés por el patrimonio también ha dado lugar a la creación de nuevos museos relacionados con el tema. El Museo Municipal de Plasencia de Butron en 1999 y en especial el Museo Marítimo Ría de Bilbao en noviembre de 2003, como resultado del incansable trabajo de la fundación del mismo nombre. Entre sus fondos podemos encontrar un modelo conjetural de la **Falúa del Consulado** de Bilbao, una de las dos balleneras construidas en los años 60 para las clases prácticas de los alumnos de la Escuela Oficial de Náutica de Portugalete, un pesquero de superficie, el **Nuevo Anchustegui** (Foto 14) y otras pequeñas embarcaciones. Por desgracia, y debido a problemas de diversa índole, el museo tiene sus actividades prácticamente paralizadas estando éstas centradas principalmente en un programa de visitas de grandes veleros y exposiciones temporales de organización externa.

También son de resaltar las iniciativas de algunos ayuntamientos que han visto en la recuperación de patrimonio un buen reclamo turístico para sus localidades. En la mayoría de los casos se trata de embarcaciones recuperadas como alternativa cultural al hundimiento por reestructuración de la flota. El Ayuntamiento de Santurtzi ha recuperado varios pesqueros de superficie. El Nova Mater Dolorosa en 1999, para exhibirlo en el parque Ranzari, y el **Agurtza** (Foto 15) en 2003 para ser convertido en restaurante-museo. En Lekeitio también ha sido recuperado otro pesquero de superficie, el **Playa de Ondarzabal**, que durante los meses de verano funciona como museo flotante. Por último, el Ayuntamiento de Bermeo tiene en marcha varios proyectos. El año 2000 recuperó el **Ortube** (Foto 16), el mayor pesquero de bajura construido en el País Vasco. Posteriormente y en colaboración con la Diputación ha puesto en marcha un "Curso Práctico de Construcción y Reparación de Embarcaciones de madera", entre cuyas actividades se han incluido la construcción de una **falúa** de servicio del siglo XVI (Foto 23) y la recreación de una nao ballenera, el **Aita Guria** (Foto 17), que albergará el futuro "Centro de Interpretación de la Pesca de la Ballena" de la localidad.



Foto 10. Cartel anunciador del XI Raid Teink organizado por el grupo Ur-Ikara.



Foto 11. Embarcaciones “tradicionales” del Instituto Vasco de Educación Física (SHEE-IVEF) en Legutio.



Foto 12. Gurutze Santua. Batele de la “colección” del Untzi Museoa de Donostia (U. M.).

Desgraciadamente no todo han sido buenas noticias ya que por problemas de índole logística y económica, la asociación Itsas Begia ha tenido que paralizar su proyecto de recuperación y mantenimiento de embarcaciones tradicionales para decantarse por las opciones prácticas.

2.1.2. Fines Prácticos

La recuperación con fines prácticos continúa siendo el campo de acción de las asociaciones y particulares aficionados al tema. Durante los últimos años han sido de destacar las actividades de Xabier Agote al frente de **Ontziola** “Centro de Investigación y Construcción de Embarcaciones Tradicionales” en Pasai Donibane; donde desde el año 2000 se han construido un buen número de embarcaciones (Foto 18). El **Bartholomé**, construcción experimental en cuero el 2001, la lancha **Zabarre** también en 2001, dos bateles, el **Gaztibeltza** y el **Basanoaga** en 2002 y 2003 respectivamente, el *potiñ* merlucero **Arditurri** en 2004, y por último el **Butus**, “réplica” de una chalupa ballenera del siglo XVI, en 2005.

Desgraciadamente, Itsas Begia ha ido reduciendo sus actividades por problemas operativos, llegando incluso a la motorización del Brokoa. No obstante parece ser que a corto plazo de nuevo retomarán el tema con nuevos bríos.

El movimiento también ha calado hondo en un buen número de particulares. Ya sea por motivaciones etnográficas o culturales o simplemente por “navegar de otra manera”, han comenzado a recuperar “viejos botes” e incluso han llegado a encargarse de nuevas construcciones. Réplicas como el **San José y Ánimas** (Foto 19-21-22-23) construido por Astilleros Kortazar de Bermeo para R. Damborenea de Sukarrieta. Recuperaciones y restauraciones como el **Kai** o el **Donienetarrak** (Foto 20) de J. A. Apraiz en Bermeo, el **Ya te veré** de J. Serrano en Plentzia o el **Anboto** de I. Gomez en Algorta. Adaptaciones como el **Zurezko** (Foto 21-22) de M. Eparantza en Donostia y así un largo etcétera de embarcaciones y posibilidades. Este creciente mercado ha propiciado también la aparición de embarcaciones con líneas tradicionales construidas con nuevos materiales, como la fibra de vidrio o el strip planking. En esta línea incluiremos la numerosa “flota” que participa habitualmente en el Raid Teink, el **Periko Bixar** (Foto 21) de J. Urbieta o los distintos modelos construidos por Juan Pablo Olaberria en su taller de Lasarte, como el **Piper**, el **Ezpalarta** o el **Bilbotarrak** (Foto 22). Todos ellos están configurando una pequeña y heterogénea “flota tradicional” que va creciendo día a día.

2.2. Patrimonio Inmaterial

2.2.1. Aspectos teóricos

Aunque pueda parecer una incongruencia, vista la situación de la recuperación del patrimonio material, las investigaciones en las que teóricamente deberían fundamentarse éstas son prácticamente inexistentes.

Foto 13. **Juan Maria**, otra de las embarcaciones “salvadas” por el Unzti Museoa de Donostia. (U. M.).



Foto 14. Embarcaciones del Museo Marítimo Ría de Bilbao; **Beti Salada** y **Nº Anchustegui**.



Foto 15. **Agurtza**. Pesquero de bajura de Lekeitio, futuro restaurante-museo en Santurtzi.



En los últimos años apenas se han publicado trabajos de etnografía marítima en general y evidentemente aún es menor el número de las que pudieran tener o han tenido una aplicación práctica.

Sin embargo sería injusto no mencionar aquí algunas iniciativas como estas Jornadas de Antropología Marítima, organizadas por la sección de Antropología y Etnografía de Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos que este año han llegado ya a su quinta edición. De la misma forma también señalaremos el trabajo de catalogación de fotografías antiguas, que está llevando a cabo la propia Eusko Ikaskuntza y cuyo análisis puerto por puerto podría ser una inestimable fuente de información.

Por último, el grupo Etniker también parece haber retomado la realización de la “Encuesta Barandiaran” que a corto plazo podría ser ampliada en su apartado de Navegación y Pesca, una buena oportunidad para tratar de dar un giro a la situación actual.

2.2.2. Aplicaciones prácticas

A falta de investigaciones teóricas buenas son las aplicaciones prácticas. La actividad de **Albaola**, como dinamizadora de las embarcaciones construidas por Ontziola ha sido incesante. Navegaciones a remo y vela durante los fines de semana, concentraciones y otras actividades de mayor entidad. Entre ellas resaltaríamos las travesías de carácter reivindicativo como “Navigating Peace 2003” (en la que dieron la vuelta a Irlanda) o “Urdina Itsasoari 2005” (Cambados-Pasaia), ambos con la trainera Ameriketatik.

Itsas Begia, a pesar de su “crisis”, no ha dejado de navegar e incluso ha realizado algunas travesías importantes como la Arosa-Sokoia en 2003 o la Dovarerez-Sokoia en 2006, ambas con la Brokoa.

De todas formas, posiblemente, sea en la “heterogénea” flota de armadores particulares donde más diversificada haya sido la “experimentación”, ya que en ella encontramos una gran profusión de líneas, formas, diferentes aparejamientos, materiales, etc.

Fruto de esta actividad, la presencia de embarcaciones vascas en todo tipo de eventos marítimos, nacionales como internacionales, relacionados con el patrimonio es una constante en los últimos años, tanto a nivel organizativo como participativo. Los ejemplos son innumerables: la Concentración de Embarcaciones Tradicionales y Concurso de bateles en Donostia 2000 organizada por el Untzi Museoa – Museo Naval de Donostia, Iru Ibai 2002 o Gure Ibaiak 2003 de Albaola, la Concentración de bateles a vela en Bilbao 2004, Zokoia 2005 de Itsas Begia (Foto 21-22), etc.

Fuera de nuestro entorno; la 10ª Trobada d’Embarcacions Aparellades Amb Vela Llatina de Calella de Palafrugell 2002 o el Forum de las Culturas Barcelona 2004 en Cataluña (Foto 23), la III Trobada de Barques Tradicionals de Marina Alta

Foto 16. *Ortube*, el mayor pesquero de bajura construido en madera en el País Vasco.



Foto 17. *Aita Guria*. Recreación de una nao ballenera.



Foto 18. Embarcaciones de Albaola; *Bartolomé*, *Gaztiletza*, *Zabarre* y *Ameriketatik* (Chasse-Marée).



Xabia 2002 en Alicante, los VI y VII Encontro de Embarcations Tradicionais de Galicia en Arosa 2003 y Cambados 2005 en Galicia, y cómo no, las macro concentraciones internacionales de Brest y Douarnenez en 2000, 2004 ó 2006 (Foto 24), punto de encuentro y referencia imprescindibles para la recuperación patrimonial.

3. REVISIÓN

Se está llevando a cabo un gran trabajo y teniendo en cuenta las perspectivas de futuro que señalaremos más adelante, sería conveniente revisar el tema desde diversas vertientes. En ningún caso se trata de una crítica a los diferentes proyectos y actividades que se están realizando, es más bien una reflexión en voz alta desde el punto de vista de un investigador en temas náutico pesqueros implicado activamente en el “movimiento”.

3.1. Confusión terminológica

En primer lugar, y aunque parezca un asunto menor, deberíamos reflexionar sobre algo tan básico como la propia terminología que estamos empleando. A mi entender es muy importante utilizar los términos adecuados en cada ocasión, ya que de otra manera estamos abonando el terreno a la gran confusión terminológica que vivimos en estos momentos. Confusión que está propiciando otras de carácter más profundo que podrían llevarnos incluso a reinventar nuestro pasado como ya sucede en algún caso.

La propia utilización del termino “tradicional” carece de sentido en un buen número de casos. ¿Se puede considerar tradicional un casco de fibra sintética o un aparejo inventado? y qué decir de la utilización de remos de competición del siglo XXI o de las velas de kevlar..... ¿no sería más correcto hablar de “líneas con espíritu tradicional”, “embarcaciones y/o navegación alternativas” o emplear cualquier otra denominación que no sea “tradicional”?

Análogamente, se ha convertido en algo ya muy habitual el uso, en la mayoría de los casos erróneo, de términos como: Réplicas, Réplica exacta, Reconstrucción, Restauración, Recuperación, utilizados principalmente por los medios de comunicación aunque también por constructores, usuarios y aficionados. Sin embargo, en realidad, sería más conveniente hablar de: Recreaciones, reinventiones, construcciones conjeturales, etc.

3.2. ¿Investigaciones etnográficas?

Mi desembarco en el mundo de la recuperación patrimonial se produjo desde el entorno de la investigación etnográfica, circunstancia que ha marcado siempre mi línea de actuación. Por ello, echo en falta los trabajos de investigación en los que hayan podido basar los diversos proyectos de recuperación: embarcaciones, aparejos, medios de propulsión, equipamiento, etc. Da la sen-

Foto 19. *San José y Animas*, el primer proyecto de recuperación de armadores particulares (Marie Laure Hastoy).



Foto 20. *Kai y Donietarrak*. Recuperación y restauración de botes tradicionales.



Foto 21. *San José y Animas*, *Periko Bixar* y *Zurezko*, parte de la heterogénea flota tradicional de particulares. (Zokoa, 2005).



sación de que estos o bien no han existido, no han sido publicados o si lo han sido no han tenido la publicidad y distribución deseables.

Sería extremadamente interesante que todos estos trabajos viesen la luz y fuesen accesibles a todos los aficionados, ya que indudablemente esta información sería de una gran ayuda para futuros proyectos.

3.3. Pragmatismo vs Ortodoxia

Como ya hemos mencionado anteriormente, la flota tradicional es bastante heterogénea. El abanico de posibilidades es muy amplio y abarca desde las opciones más ortodoxas a las más pragmáticas. Así, mientras unos se decantan por tratar de construir o restaurar con la mayor fidelidad, otros optan por tendencias más contemporaneizadoras actualizando medios y materiales y algunos incluso lo hacen únicamente por practicar una navegación alternativa, simplemente “otra forma de navegar”.

Aunque cualquiera de las alternativas es igualmente válida y defendible, en mi opinión, siempre que hablamos de embarcaciones tradicionales, nos estamos refiriendo a una parte importante de nuestro patrimonio por lo que habría que enfocarlo desde la mayor ortodoxia. El resto de opciones habría que encaminarlas hacia esa “otra forma de navegar” que hemos mencionado en anteriores ocasiones. En caso contrario, podría darse un gran riesgo de reinterpretación de nuestra memoria marítima: embarcaciones, materiales, aparejamentos, técnicas de navegación, etc.

3.4. Utilización de imágenes y fotografías de época

La observación detallada de fotografías antiguas podría ser una buena fuente de información, que a juzgar por los hechos apenas se está empleando o se hace de una forma visiblemente errónea. Muchas de nuestras embarcaciones, y fundamentalmente sus aparejos, no soportarían un análisis comparativo a simple vista. Dimensiones, formas, aparejamentos... no superarían “la prueba del algodón”.

En los aspectos teóricos hemos resaltado la importancia que para este tipo de investigación tiene la creación de archivos fotográficos. Al respecto, y como miembro de Eusko Ikaskuntza, pediría además un especial cuidado y sensibilidad en la catalogación de los mismos y más aún en el caso de entidades de referencia como la nuestra. Contando entre sus miembros con investigadores especializados en temas marítimos, sin ir más lejos los participantes en estas mismas Jornadas, habría que mejorar ésta de manera inmediata.

3.5. Concentraciones: Folclorismo vs Etnografía

Las concentraciones se están convirtiendo en actos puramente folclóricos donde el carácter etnográfico va perdiendo terreno paulatinamente. En lugar de evolucionar hacia el *re-enactment*, ha hecho su aparición el efecto “feria medieval” en versión marítima. Es muy común, por ejemplo, ver embarcaciones del

Foto 22. Botes "particulares", un gran abanico de posibilidades: madera, fibra de vidrio y strip planking. **Zurezko, Ezpalarta, S. J. y Animas, Itsas Begia, Bilbotarrak, Andrea y Piper.** Al fondo las embarcaciones de Ur-Ikara. Zokoia2005 (Charles Jean Annik).



Foto 23. **Ameriketatik, San José y Animas** y la **falúa del Aita Guria** en el Forum 2004.

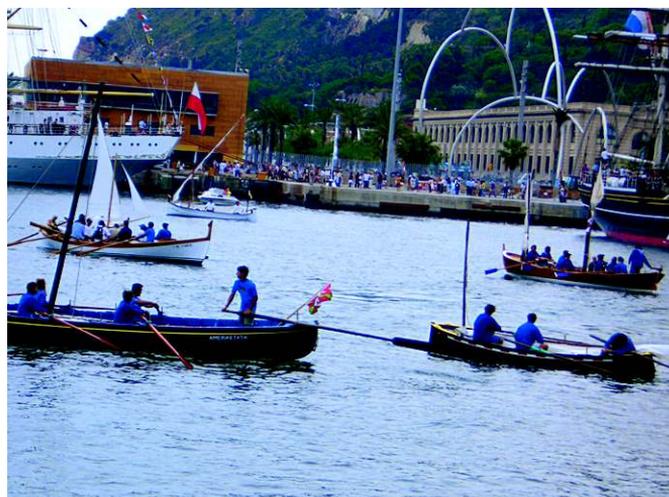


Foto 24. Representación vasca en Brest 2000, **Brokoa, Ameriketatik e Itsas Begia.**



siglo XIX o incluso del siglo XVII con tripulantes ataviados con vestimentas de mediados del siglo XX. Otro ejemplo ilustrativo lo podrían constituir las “regatas”, donde ya ha hecho su aparición la vena competitiva descuidando el aspecto tradicional. Se celebran competiciones de todo tipo cuyos ganadores, en la mayoría de los casos, aparejan velas de materiales de última generación, remos de competición o ambos simultáneamente. Evidentemente esto forma parte del “espectáculo” y no debería sorprendernos, lo que sí nos sorprende es que ese sea el único hecho reseñable. Las referencias a embarcaciones, aparejos o navegación tradicional practicadas o recuperadas y a los esfuerzos realizados por sus propietarios o tripulantes simplemente no existen. ¿Qué tratamos de fomentar, embarcaciones tradicionales de última generación? ¿No estamos impulsando precisamente prácticas diametralmente opuestas a las que deberíamos apoyar? ¿Sería posible el *re-enactment marítimo*? ¿Tendría algún sentido?

Me imagino que con un poco de imaginación y esfuerzo sería posible compaginar el aspecto tradicional (lo que teóricamente nos reúne) con esos otros aspectos con los que también todos disfrutamos; lo lúdico, lo festivo, lo competitivo, lo gastronómico, etc. dando así satisfacción a todas las posibilidades.

3.6. Falsos iconos - reinenciones

La suma de todos estos factores está dando lugar a la creación de una serie de falsos iconos. En lugar de investigar nuestra memoria marítima la estamos reinventando. Réplicas exactas de originales que nunca han existido, velas con medidas y diseños jamás empleados, aparejos de tipo bretón o latinas, remos sobredimensionados, maniobras nunca antes efectuadas, etcétera, etcétera.

4. PERSPECTIVAS DE FUTURO

4.1. Perspectivas

A corto plazo las perspectivas de futuro son bastante halagüeñas. El Centro Ontziola proyecta la construcción de una “réplica” de la nao ballenera San Juan, cuyos restos fueron hallados en aguas de Terranova. Un proyecto similar, aunque en principio sin relación directa con la nao San Juan, se está gestando en Bermeo alrededor de la recreación de la nao ballenera Aita Guría. Carpinteros de ribera de nuestra costa están relacionados con el macroproyecto del Santísima Trinidad en Madrid y así un largo etcétera.

La iniciativa privada también se está mostrando muy activa. En Bermeo se esta construyendo una goleta de 50 metros de eslora y tres mástiles. En la misma localidad también está a punto de iniciarse la construcción de una chalupa ballenera y un *potin*, y en Plentzia se están restaurando otros dos bateles...

Ante todos estos importantes proyectos, me asalta de nuevo la misma duda. ¿Existen proyectos de investigación previos?, ¿quién/quienes y cómo los han realizado?, ¿los podremos ver alguna vez? ¿estamos creando falsos iconos?

En esta cuestión también me gustaría implicar a Eusko Ikaskuntza–Sociedad de Estudios Vascos y fundamentalmente a sus secciones de Antropología–Etnografía e Historia. Me pregunto cuál es nuestro papel como investigadores. ¿Debemos implicarnos?, ¿tenemos algo que decir?, ¿debemos posicionarnos de alguna manera?, ¿asumimos las reinversiones?, ¿proponemos vías de investigación?, ¿es posible crear iconos o investigaciones de referencia?, ¿nos atrevemos a construir, reconstruir o recuperar algo como sociedad?... Como podéis comprobar muchas cuestiones a las que podrían añadirse muchas más. No me gustaría terminar sin dejar una última cuestión para la reflexión. ¿Por qué Eusko Ikaskuntza no participa en estos proyectos? o expresado de otra manera ¿Por qué prácticamente ninguno de los promotores de estos proyectos solicitan la colaboración de Eusko Ikaskuntza, siendo algunos de ellos incluso miembros contribuyentes de la Sociedad?

Independientemente de esto y como investigador involucrado en el tema, sí quisiera hacer algunas propuestas a nivel particular.

4.2. Propuestas

Estamos ante un gran momento histórico que deberíamos aprovechar. Nuestro patrimonio marítimo, que durante tantas décadas ha ido evolucionando lentamente está sufriendo cambios vertiginosos. Actualmente, aún podemos encontrar materiales e informantes coetáneos de la navegación a vela, aunque diría yo que no por mucho tiempo. Sería extremadamente importante iniciar cuanto antes un proceso de recuperación integral del patrimonio material e inmaterial ya que de otra manera desaparecerán para siempre.

4.2.1. Investigar para recuperar y utilizar

Hasta el momento, la investigación etnográfica de carácter marítimo se ha realizado sin tener en cuenta su posible utilización con fines de recuperación patrimonial. Aunque evidentemente resulte más laborioso para el investigador, sería interesante realizar las investigaciones pendientes teniendo en cuenta este factor. Cambiar la forma y la profundidad de las investigaciones.

Por ejemplo describir una vela, detallando cómo se calculaban las formas, los ángulos o las medidas mediante reglas matemáticas y sobre todo empíricas. Cómo eran las relingas, cómo se cosían los paños, el relingado, etc. de manera que, y siguiendo las explicaciones obtenidas de nuestros informantes, fuésemos capaces de confeccionar una vela, un aparejo, una ropa e incluso una embarcación.

4.2.2. Realización de investigaciones de referencia teórica

En base al sistema empleado en el punto anterior, propondría la realización de diversos trabajos de investigación. La veleria, la cabullería, la elaboración de remos, la navegación a vela, etc. Éstos podrían servir de referencia teórica para cualquier proyecto de recuperación. De esta forma facilitaríamos el acceso a

este tipo de “conocimientos” seculares, evitando así que la falta de información no sea un argumento para la recreación y/o la reinención. Incluso propondría un paso más, la...

4.2.3. Creación de modelos de referencia

Se trataría de que nuestra Sociedad (o una entidad científica similar) lleve a la práctica el contenido de estos trabajos. Dar una nueva dimensión a las investigaciones, abriendo otras vías de actuación, no limitándonos a una constatación escrita, tal y como hacemos ahora. Pasar a la plasmación práctica de los mismos con la construcción o recuperación de una embarcación tradicional para convertirla en un modelo de referencia.

Una vez dispongamos de este modelo, cada proyecto podrá decidir sobre su nivel de aplicación o adaptación en cada caso concreto según sus intereses y posibilidades pero, de nuevo, en ningún caso con la justificación del desconocimiento o la falta de información.

4.2.4. Nuevos ámbitos de recuperación

Hasta el momento hemos centrado nuestro trabajo de campo fundamentalmente en la época de la navegación a vela, en la que aun hay mucho por hacer. Sin embargo, también deberíamos plantearnos seriamente ampliar el campo de acción, cronológicamente hablando, y abrir nuevos ámbitos de recuperación. El vapor, la llegada de los motores, los nuevos materiales, el salto tecnológico, etc. Hoy en día es ya muy complicado encontrar materiales de los años 30, 40 o 50, pero dentro de poco será casi imposible hacerlo con los de los 60, 70 e incluso de los 90. La falta de espacio, la continua transformación de aparejos y sistemas de pesca, los nuevos materiales “fácilmente” desechables, etc están convirtiendo la recuperación del patrimonio más reciente o contemporáneo casi en una actividad arqueológica.

Como colofón quisiera añadir que, de todas formas, y como es lógico suponer, no estamos inventando nada y este tipo de controversias se han suscitado ya en otros países. El año 2001 y en el marco del IV Congreso del European Maritime Heritage, celebrado en Barcelona, se presentó la **Carta de Barcelona**. Una **declaración de principios**, que debería ser imprescindible como referente teórico de cualquier proyecto de recuperación patrimonial, a la que muchos se adhieren pero sólo unos pocos ponen en práctica.

LA CARTA DE BARCELONA

CARTA CONSTITUCIONAL EUROPEA PARA LA CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DE NAVES TRADICIONALES EN FUNCIONAMIENTO

Preámbulo

La CARTA CONSTITUCIONAL de VENECIA se creó en 1964 como una declaración de principios para la conservación y restauración de monumentos y lugares. No se incluía la herencia marítima a pesar de su afinidad. Por consiguiente el IV Congreso del European Maritime Heritage, que se llevó a cabo en Barcelona en 2001, resuelve adaptar la CARTA DE VENECIA a la herencia marítima en Europa, para ser conocida como la "CARTA DE BARCELONA".

LAS DEFINICIONES

ARTÍCULO 1. El concepto de herencia marítima a flote abarca la nave tradicional individual en la que se encuentra la evidencia de una civilización particular o desarrollo significativo así como la navegación tradicional, marinería y habilidad marítima. Esto se aplica a naves grandes y a las naves más modestas del pasado, que han adquirido una importancia cultural con el paso de tiempo.

ARTÍCULO 2. La preservación, restauración y funcionamiento de naves tradicionales deben tener el recurso a todas las ciencias, técnicas y medios que pueden contribuir al estudio y salvaguardando el mantenimiento de la herencia marítima.

EL OBJETIVO

ARTÍCULO 3. La intención conservando y restaurando las naves tradicionales en el funcionamiento es salvaguardarlos si como las obras de arte, como la evidencia histórica o por perpetuar las habilidades tradicionales.

LA PRESERVACIÓN

ARTÍCULO 4. Es esencial para la supervivencia continuada de naves tradicionales en funcionamiento que ellos se mantengan en una base permanente.

ARTÍCULO 5. El uso de naves tradicionales para algún propósito socialmente útil facilita siempre su preservación. Tal uso es por consiguiente deseable pero no debe cambiar el diseño exterior de la nave significativamente. Deben guardarse modificaciones exigidas por un cambio de función dentro de estos límites.

ARTÍCULO 6. Una nave tradicional es inseparable de la historia que lleva por testigo y de las aguas en las que navegó. Por consiguiente su puerto base y área de funcionamiento ideales deberían ser las regiones donde se utilizó anteriormente.

LA RESTAURACIÓN

ARTÍCULO 7. El proceso de restauración es un proceso altamente especializado. Su objetivo es conservar y revelar el valor estético, funcional, e histórico de naves tradicionales y está basado en el respeto por el material original y los documentos auténticos. La restauración debe precederse en cualquier caso y debe acompañarse de un estudio histórico de la nave.

ARTÍCULO 8. La mejor restauración de naves tradicionales se consigue por medio de los materiales y técnicas tradicionales. Donde los materiales o técnicas tradicionales no son adecuados, la consolidación del funcionamiento de naves tradicionales puede lograrse por el uso de materiales modernos para la conservación, cuya eficacia se ha mostrado mediante datos científicos y la experiencia.

ARTÍCULO 9. La restauración de una nave tradicional no requiere que la nave se restaurará al año de construcción original. Algunas naves cobraron un gran valor histórico en un período posterior al de su tiempo de trabajo. La restauración a cualquier período sólo debe ejecutarse después de la consideración completa de la calidad de la documentación histórica y técnica disponible para el período escogido.

ARTÍCULO 10. La navegación obligatoria y los equipos de seguridad deben corresponderse armoniosamente con el todo, pero al mismo tiempo debe ser discernible del original para que la restauración no falsifique la evidencia artística o histórica.

ARTÍCULO 11. No pueden permitirse complementos adicionales excepto en casos en los que los mismos no afecten negativamente a las partes interesantes de la nave, su escena tradicional y el equilibrio de su composición.

ARTÍCULO 12. En todos los trabajos de restauración debe haber siempre documentación precisa en el formulario de informes analíticos y críticos, ilustrado con dibujos y/o fotografías y otros medios de comunicación apropiados. Cada fase del trabajo de desmantelar, el tratamiento, reensamblaje y suma de nuevas partes, así como los rasgos técnicos y estructurales que se identificaron durante el curso del trabajo, deben ser incluidos.

Adoptado por el Grupo Activo del European Maritime Heritage, el 28 de Septiembre de 2002 en Enkhuizen.

Firmado el 30 de marzo 2003 en Ebeltoft.