

# Exposición de embarcaciones tradicionales en la Escuela Náutica de Bilbao

(Exhibition of traditional boats in the Bilbao Navigation School)

Cayuela Camarero, Fernando; Pellón González, Inés;  
Apraiz Zallo, Juan Antonio; Moreno Irigoien, José Antonio  
UPV/EHU. E.T.S. de Náutica y Máquinas Navales. M<sup>º</sup> Díaz de Haro,  
68. 48920 Portugalete

BIBLID [1137-439X (2007), 29; 239-256]

Recep.: 27.02.06

Acep.: 25.10.06

---

*En 2005 se organizó en la E.T.S. de Náutica y Máquinas Navales una exposición sobre la embarcación tradicional vasca. En esta comunicación se detalla el criterio expositivo que se eligió y la evaluación de los resultados obtenidos, realizada con el objetivo de acercar la cultura y la tradición marítima al público en general y a los expertos.*

*Palabras Clave: Patrimonio marítimo. Exposiciones. Embarcaciones tradicionales.*

*2005ean euskal itsasontzi tradizionalari buruzko erakusketa bat antolatu zen Nautikako eta Itsasontzi Makinetako Goi Eskola Teknikoan, itsas kultura eta tradizioa jende gehienari zein adituei hurbiltzearren. Komunikazio honetan, aukeraturiko erakusketa irizpidea zehaztu eta lorturiko emaitzen ebaluazioa egiten da.*

*Giltza-Hitzak: Itsas ondarea. Erakusketak. Itsasontzi tradizionalak.*

*Une exposition sur l'embarcation traditionnelle basque a été organisée en 2005 à la E.T.S. Nautique et Machines Navales. Dans cette communication, on détaille le critère expositif qui a été choisi et l'évaluation des résultats obtenus, réalisée dans le but de rapprocher la culture et la tradition maritime du public en général et des experts.*

*Mots Clés: Patrimoine maritime. Expositions. Embarcations traditionnelles.*

## **PLANTEAMIENTO INICIAL, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA**

En la primera mitad del siglo XVIII, el entonces joven oficial de Marina Antonio de Ulloa (1716-1795) enviaba un informe secreto al Marqués de la Ensenada (1702-1781), a la sazón máximo responsable de la Secretaría de Marina. En él comparaba la situación de las Armadas inglesa y española, y afirmaba, entre otras cosas, que aunque los navíos ingleses eran más rápidos y estaban mejor armados, las tripulaciones españolas superaban a las británicas, sobre todo las que llevaban “[marinos] vizcaínos, tan buenos como los mejores de Europa” (Gómez Urdáñez, 1996; 244).

Si bien es cierto que cuando Ulloa dice “vizcaíno” se refiere a todos los marinos de la cornisa cantábrica, sus palabras sirven para remarcar la importancia de la tradición marítima en Euskal Herria, porque el pueblo vasco se lleva asomando al mar desde tiempos inmemoriales. Actualmente ha resurgido la afición por las actividades náuticas de recreo, y sería deseable que todo el mundo las orientara desde el punto de vista del respeto por el medio ambiente, y del conocimiento de la tradición náutica que ha forjado lo que ahora somos y el país en el que ahora vivimos<sup>1</sup>.

La “Quincena Náutica” que se celebró en la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales entre el 17 y el 31 de octubre de 2005 se enfocó desde esta perspectiva, y estuvo formada por varias actividades, entre las que se encontraba una exposición titulada “La embarcación tradicional vasca”.

Su principal objetivo fue aproximar al mayor número de personas el patrimonio marítimo y la manera tradicional de navegar en el País Vasco, haciéndose eco de la sensibilidad que sobre este tema han demostrado numerosas personas e instituciones.

Una vez realizado el planteamiento inicial y los principales objetivos que se deseaban cumplir, se evaluaron las posibilidades de los recintos expositivos que teníamos a nuestra disposición, que se clasificaron en dos áreas notoriamente diferenciadas: El recinto interior y el exterior. Cada uno de ellos acogería un tipo de elementos, y estaba claro que en el exterior se colocarían los elementos que aguantasen las posibles inclemencias del tiempo.

En el espacio interior se colocaron los elementos más delicados, que a su vez fueron distribuidos en dos áreas independientes, aunque de fácil acceso, y a continuación una de otra.

---

1. El reconocimiento de la alta cualificación profesional de los marinos “vizcaínos” proviene desde la Edad Media, a través del “Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz”. Esta institución desaparece al crearse la “Casa de Contratación” de Sevilla en 1503. Heredera de esta tradición, en 1740 se funda la Escuela de Náutica de Bilbao, actualmente denominada Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales, que se integra en la Universidad en 1994.

*Recinto Interior 1:* En el amplio hall interior de la primera planta se habilitaron dos zonas claramente diferenciadas, en las que se dispondrían las dos exposiciones citadas. Se retiraron todos los elementos del mobiliario y decorativos que pudiesen distraer la atención de los visitantes, y como única mejora, se cambió el tipo de iluminación del techo. Cuando el público accediera al recinto expositivo, se encontraría en primer lugar con la muestra “Oihanetatik Itsasora – Del bosque a la mar”, realizada por la asociación Albaola: Itsas ondareari lotutako elkarte / Asociación para la investigación y conservación de embarcaciones tradicionales (Pasai Donibane – Gipuzkoa). En ella se mostraban las sucesivas fases que integraban la construcción de una embarcación tradicional en madera, a través de doce paneles que mostraban, en orden cronológico, cómo un árbol se transformaba en un barco: El bosque, el astillero y el mar. Se sujetaron a unos caballetes articulados muy ligeros, y se situaron muy cerca de la pared del fondo, para situar en el centro de la sala, rodeados por estos paneles, los diferentes elementos que se utilizaban en las carpinterías de ribera para trabajar la madera, y que se detallan en la Tabla 1.

**Tabla 1. Instrumentos utilizados por los carpinteros de ribera**

Elemento / Número de unidades	Elemento/ Número de unidades
Mesa de carpintero / 1	Cinzel / 2
Formones / 3	Lima / 5
Berbiquí / 2	Brocas / 22
Falsa escuadra / 4	Pote de madera / 1
Escuadra de 45º / 1	Remos / 6
Hachas / 3	Ancla pequeña (potala) / 1
Azuelas / 4	Plantillas / 17
Azuelas pequeñas / 1	Cuaderna / 1
Sargentos / 1	Sierras / 2
Molde de plomo / 1	Sierra especial para cortar troncos / 1
Mazo de calafatear / 2	Mástiles / 2
Hierros de calafatear / 7	Cajas de madera / 2
Metro / 1	Bolas de cristal para las redes / 7
Mazo / 1	Fotos / 25
Tenaza / 2	Paneles / 12
Alicate para entamar la sierra / 1	Mástil con su vela / 1

Fuente: Albaola

También se dispuso un Kayak con su remo y una canoa monoxila, de la que se elaboró una cartela en euskara y castellano (Figura 1), que se colocó en un atril a nivel del suelo, escrita en letra tipo Comic Sans MS de tamaño 16 para facilitar su lectura.

Apoyado en la barandilla de la escalera se colocó un mástil con su vela, cuyo extremo superior se dejó caer por el hueco de la escalera, con el objetivo de llamar la atención del visitante e invitarle a subir.

A continuación, en la zona de tránsito hacia el segundo recinto expositivo interior se instalaron dos mesas, en las que se situaron los miembros del servicio de información y de seguridad. En las paredes correspondientes a dicha zona se colgaron 25 fotografías de embarcaciones tradicionales y sus tripulantes, algunas de las cuales podrían verse en la exposición exterior.

**Figura 1. Cartela de la canoa monoxila**

<b>KANOA MONOXILA. CARACTERÍSTICAS:</b>		
Tipo: Canoa Monoxila	Eslora: 5,50 m	Manga: 0,71 m
Tripulantes: 3	Año de construcción: 2004	
<b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b>		
Albaola (Pasai Donibane - Gipuzkoa)		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>		
Como en otras partes de Europa, las canoas monoxilas han estado presentes en los estuarios y ríos vascos durante siglos. Cuando la madera era abundante, el modo más sencillo y barato de hacer una embarcación para cruzar un río, extender una red de pesca o cazar en un pantano era hacer una canoa excavada de un sólo tronco de árbol.		
Albaola construyó en 2004 la réplica de la canoa monoxila expuesta en el museo etnográfico de Baiona. La canoa monoxila, labrada a partir de un tronco de roble de tres toneladas, fue íntegramente elaborada mediante el uso de hachas y azuelas, dentro de un programa de experimentación artesanal.		

Fuente: Albaola

*Recinto Interior 2:* Para albergar a las más de cuarenta maquetas que formaban parte de “Las maquetas y el mar”, se alinearon cuarenta y dos mesas de 90 cm de largo cada una, en la parte del hall situada en el ventanal norte. Se distribuyeron en forma de “U”, muy cerca de la pared, y como había elementos que eran interesantes de ver por ambos lados, se colocaron varias mesas más entre dos columnas centrales. Todas las mesas se cubrieron con una tela de color azul adquirida especialmente para esta ocasión, y las maquetas más valiosas o especialmente delicadas se instalaron dentro de unas urnas provistas de llave, que fueron cedidas por el Ayuntamiento de Portugalete.

Además, para evitar cualquier tipo de daño, se dispuso un cabo paralelo a las mesas, que fue sostenido por varios pivotes, y a lo largo de todo el hall se colocaron diversos carteles que indicaban cuál era el sentido de la exposición. Para dotar de corriente eléctrica a las maquetas que tenían iluminación propia fue necesario utilizar ladrones y alargadores.

Los elementos que formaron parte de estas dos exposiciones se obtuvieron al contactar, en primer lugar, con la asociación Albaola ya citada, y en segundo lugar, con la Asociación Vizcaína de Modelismo Estático. Estos últimos fueron quienes se encargaron de solicitar a los dueños de las maquetas su colaboración.

*Recinto Exterior:* En él se colocó la exposición titulada “La embarcación tradicional vasca”, y para darle cuerpo, hubo que afrontar otro tipo de dificultades, muy distintas a las anteriormente citadas. Había que distribuir el espacio exterior de acuerdo con las embarcaciones auténticas que se fueran a exponer en la planchada situada en el lado Norte de la Escuela.

Este recinto expositivo tiene forma de rectángulo, con una superficie de 2.100 metros cuadrados, que es diáfana, abierta al público, y con la ventaja de poseer una rampa que da acceso al mar.

Para conseguir los elementos que se podrían exponer, Fernando Cayuela y Juan Antonio Apraiz contactaron con diversas instituciones, como Albaola (Pasaia), Untzi Museoa (Donostia-San Sebastián) y el Museo Marítimo Ría de Bilbao. Además se contó con la generosa colaboración de varios particulares, para que expusieran sus embarcaciones durante la Quincena Náutica. Todos aceptaron, sin excepción.

De cada barco se elaboró una cartela informativa, en la que aparecían los siguientes campos: Nombre; Características (Tipo, Eslora, Manga, Puntal, Número de Mástiles, Tripulantes, Año de construcción); Astillero / Constructor; Descripción / Historia. En la mayoría de los casos la fuente de información fueron sus propios dueños, por lo que recurrimos al tratamiento metodológico de fuentes orales (García Castresana / Pellón González, 2004; 151-159), con la intención de elaborar dichas cartelas con el máximo rigor posible.

## **CRITERIO EXPOSITIVO**

Para elegir la distribución de los elementos expositivos en el recinto exterior, se tuvieron en cuenta las dimensiones y la distribución de éste. En un principio se pensó colocar las embarcaciones de forma que el público pudiera observar la evolución de la construcción naval tradicional, mezclando por lo tanto embarcaciones auténticas sin restaurar, restauradas y reproducciones. Las fechas quedarían: siglo XII ó XIII, siglos XVI, XVII, XIX y XX, pero nos encontramos con la imposibilidad de seguir este criterio, porque había varios barcos que llegarían y se marcharían por mar (Txirri, Arri-Eder y Anboto), y además, el dueño del batel Eguzkilore quería ver la regata que se celebraría en aguas del Abra interior desde su barco. Es decir, los elementos expositivos estaban “vivos”, por lo que se consideró que la mejor localización para todos ellos era cerca de la rampa de acceso. En esta zona también se colocarían las dos balleneras con las que se intervenía en la regata, cuando ésta terminase.

El criterio cronológico riguroso de disposición de las embarcaciones quedaba por lo tanto descartado, así que se colocaron de forma que llamasen la atención del público desde el exterior, para invitarles a entrar. Se dispusieron perpendicularmente a la fachada del edificio, con la popa hacia la pared, en donde, como telón de fondo, se encuentran varias de las anclas que pertenecen al Museo Técnico de Anclas que tiene su sede en la Escuela.

La puerta de entrada a la escuela por la planchada está señalizada por dos boyas: roja a babor (izquierda), y verde a estribor (derecha), los mismos colores que indican las entradas de los puertos. Como punto de referencia se tomó la boya roja, y desde ella hacia al derecha se colocaron las recreaciones de las embarcaciones que no se iban a mover durante la quincena.

Estas embarcaciones fueron: ARDITURRI, justo en la boya roja; BUTUS, en la boya azul, dejando entre ambos el hueco para la entrada al edificio; a continuación los gemelos GASTIBELZA y BASANOAGA, la Falúa Ballenera de Astilleros de Bermeo, y la chalupa de cuero BARTHOLOMÉ. Desde la puerta de entrada al recinto exterior se veía el conjunto de embarcaciones, organizadas de tal modo que resultaran muy atractivas a la vista, e invitaran a entrar. Delante de cada una se colocó un atril, en el que se situó una cartela, elaborada con la información correspondiente a cada embarcación. El fondo de la cartela era blanco, las letras en negro, y el contraste invitaba a su lectura. La letra elegida fue el mismo para todas: Tipo Comic Sans MS, de tamaño 16.

## LAS EMBARCACIONES

Sin embargo, la entrada principal estaba por la verja que linda con la carretera, y el visitante que accediera al recinto se encontraría las embarcaciones en el orden que se indica a continuación, de las que detallamos las cartelas que se elaboraron (Figuras 2 a 18).

**Figura 2. Cartela de la chalupa *Bartholomé***

<p><b>NOMBRE:</b> <i>BARTHOLOMÉ</i></p> <p><b>CARACTERÍSTICAS:</b> Tipo: Chalupa de cuero experimental Eslora: 6,80 m Manga: 1,74 m Mástiles: 1 Tripulantes: 5º Año de construcción: 2001</p> <p><b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b> Albaola (Pasai Donibane - Gipuzkoa)</p> <p><b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA:</b> Embarcación experimental forrada de cuero, inspirada en un epígrafe (grabado en piedra), supuestamente del siglo XII o XIII. En la antigüedad, las embarcaciones de cuero eran comunes en los litorales europeos, y hay evidencias escritas de la época romana que indican su presencia en el litoral vasco hace unos 2000 años. Con su vela cuadra típicamente medieval, Bartholomé ha sorprendido por su rendimiento y por la resistencia del cuero al contacto con el agua de mar. El nombre 'Bartholomé' es un homenaje al mítico Bartholoin, jefe de los 'basclenses' que poblaron Hibernia (Irlanda), según cita Geoffrey de Monmouth en su obra 'Historia Regum Britanniae' en 1136.</p>
--

Fuente: Albaola

El siguiente elemento expuesto era una chalupa ballenera fabricada por los Astilleros de Bermeo, de la que no se elaboró cartela porque ya llevaba su pro-

pio panel informativo. Es la recreación de una chalupa del siglo XVII, que se empleaba como embarcación auxiliar, y se propulsaba tanto a remo como a vela. El recubrimiento exterior combinaba las técnicas de forro a tope con el de tingladillo, exactamente igual que, un siglo antes, lo hacía la chalupa ballenera *Butus*.

**Figura 3. Cartelas de los bateles *Gastibelza* y *Basanoaga***

<b>NOMBRE:</b> <i>GASTIBELZA</i> y <i>BASANOAGA</i> (gemelo)	
<b>CARACTERÍSTICAS:</b>	
Tipo: Batel haundia	Eslora: 6,87 m
Manga: 1,64 m	Mástiles: 2 Tripulantes: 5
Año de construcción: 2002 ( <i>Gastibelza</i> ) y 2003 ( <i>Basanoaga</i> )	
<b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b>	
Albaola (Pasai Donibane - Gipuzkoa)	
<b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA:</b>	
Gastibelza fue botado en el año 2002, y su gemelo Basanoaga en el 2003, con el fin de comparar diferentes técnicas de navegación a vela, en embarcaciones iguales y para condiciones idénticas de viento y mar.	
El batel haundia era el pariente menor de la trainera, a la que se parece mucho en sus formas. Se empleaba en la pesca en bahías y estuarios, o a poca distancia de la costa, y podía arbolar dos palos. No se utilizaba para una pesca específica como la mayoría de las embarcaciones vascas, sino que era polivalente para las distintas técnicas, destacando en la pesca del congrio, jurel y crustáceos. Este tipo de embarcaciones pervivió hasta los años 50, fecha en la que cayeron definitivamente en desuso.	
Coincidiendo la botadura de <i>Gastibelza</i> con el bicentenario del nacimiento de Victor Hugo, se bautizó a la nueva embarcación recordando al personaje literario del mismo nombre. 'Basanoaga' era el topónimo del gran astillero real de Errenteria durante los siglos XVII y XVIII.	

Fuente: Albaola

**Figura 4. Cartela de la chalupa ballenera *Butus***

<b>NOMBRE:</b> <i>BUTUS</i>		
<b>CARACTERÍSTICAS:</b>		
Tipo: Chalupa ballenera	Eslora: 8,00 m	Manga: 2,00 m
Mástiles: 2	Tripulantes: 6-7	Año de construcción: 2005
<b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b>		
Albaola (Pasai Donibane - Gipuzkoa)		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>		
Réplica de una chalupa ballenera encontrada bajo el casco del pecio encontrado en <i>Red Bay</i> (Canadá). Representa la embarcación típica que usaban los vasos del siglo XVI para cazar ballenas, tanto en Terranova y Labrador como en la costa cantábrica. La colaboración entre Parks Canada y Albaola ha hecho posible la reconstrucción de esta embarcación.		

Al parecer, la chalupa original quedó atrapada bajo la nao 'San Juan' cuando ésta se hundió en Octubre de 1565. Fue aplastada contra el fondo fangoso y, por tanto, aislada del oxígeno del agua, lo que ha ayudado a preservarla durante más de cuatrocientos años. Se trata de un descubrimiento sin precedentes, tanto por el excelente estado de conservación como por el hecho de que no es frecuente encontrar embarcaciones menores de aquella época; mucho menos aún embarcaciones balleneras, actividad en que los vascos destacaban desde hacía siglos.

Las líneas de la chalupa sorprenden por su aspecto 'moderno' e hidrodinámico, muy diferentes de la concepción tosca y maciza que las pinturas de la época nos daban a entender hasta ahora.

Su característica más llamativa es que combina el sistema constructivo a tope con el de tingladio, a fin de aprovechar las ventajas de ambos.

La chalupa es enteramente de roble, incluyendo las tracas del forro. Puede arbolar dos mástiles con velas al tercio. La tripulación está formada por cinco o seis remeros y el patrón, y la boga se realiza mediante estrobo y tolete, como ha venido siendo habitual en la costa vasca.

Fuente: Albaola

**Figura 5. Cartela del potín Arditurri**

**NOMBRE:** ARDITURRI  
**CARACTERÍSTICAS:**  
Tipo: Potín menor    Eslora: 7,37 m    Manga: 1,86 m    Mástiles: 2  
Tripulantes: 10 Año de construcción: 2004  
**ASTILLERO / CONSTRUCTOR:**  
Albaola (Pasai Donibane - Gipuzkoa)  
**DESCRIPCIÓN:**  
Versión menor de la lancha calera. De eslora algo mayor que el batel haundia, era más ancho y con más francobordo, lo que le permitía aguantar un velamen relativamente grande. Tenía el codaste recto. Su manga permite sentar a dos remeros en cada bancada, con lo que amplía el número de remeros hasta 9 sin aumentar sensiblemente la eslora. Se dedicaba al besugo y a la merluza, a una distancia de entre cinco a catorce millas de la costa.  
El nombre 'Arditurri' corresponde al topónimo de Oiartzun donde se localizan las minas de hierro y de galena argentífera explotadas desde época romana hasta finales del siglo XX.

Fuente: Albaola

A continuación, desde la boya roja hacia la izquierda se colocaron las demás embarcaciones. Lo primero que se encontraba el visitante era un batel totalmente estropeado, y a su lado, otro a medio restaurar, en el que ya se entreveían las posibilidades que presentaba la restauración. La idea era que la gente tomara conciencia de que restaurar las embarcaciones tradicionales, por muy estropeadas que estén, es un esfuerzo que merece la pena. Se colocaron las siguientes cartelas:



**Figura 6. Cartela de los bateles *J. Ángel* y *Ángel de la Guarda 2***

LA RESTAURACIÓN DE EMBARCACIONES TRADICIONALES		
<b>NOMBRE:</b> <i>J. ÁNGEL</i>		
<b>PROPIETARIO:</b> Borja Viadero		
<b>RESTAURADOR:</b> Jesús Serrano (Plentzia)		
<b>CARACTERÍSTICAS:</b>		
Tipo: Batel	Eslora: 4,50 m	Año de construcción: 195?
<b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA:</b>		
<p>El propietario de este batel lo compró en Murueta, en el verano de 2004 para hacerlo restaurar. La embarcación tiene estructura de roble en quilla, codaste, roda, careles y cuaderna cruda, y forro de pino, con clavazón de hierro galvanizado. El vivero que incorpora está conectado con el agua por cuatro aberturas que permiten la renovación de ésta en su interior, manteniendo así vivo el cebo que se utilizará en las diversas modalidades de pesca. El proceso de restauración está justo comenzando con la limpieza del casco, afirmado de la estructura para limitar las deformaciones, y se le han retirado una de cada dos cuadernas de forma alterna, para ser sustituidas por las nuevas. Una vez fijadas éstas, se procede de igual manera con las restantes, asegurando así el respeto a las formas originales. Posteriormente se sustituyen de forma paulatina las tablas del forro que se encuentren inservibles, y se van añadiendo el resto de las piezas que formaban la embarcación original.</p>		
<b>NOMBRE:</b> <i>ÁNGEL DE LA GUARDA 2</i>		
<b>PROPIETARIO:</b> Joxean Urbieto		
<b>RESTAURADOR:</b> Jesús Serrano (Plentzia)		
<b>CARACTERÍSTICAS:</b>		
Tipo: Batel	Eslora: 4.90 m	
Año de construcción: 1962, construido por Garín en Donostia.		
<b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA:</b>		
<p>En este otro batel puede verse el proceso de restauración muy avanzado, a falta de fijar las tostas, colocar toletes y toleteras y reparar la quilla, calfatear y pintar. Este batel tiene cuadernas de cocidas de roble remachadas en cobre; quilla y parte del carel de roble, y el resto es de acacia. Ha sido utilizado hasta el año 2003 en el puerto de Donostia, pero recubierto de fibra, un hecho bastante habitual. Es gemelo de la embarcación que se expone en el Acuarium donostiarra.</p>		

Fuente: Jesús Serrano

**Figura 7. Cartela del batel *Maketxus***

<b>NOMBRE:</b> <i>MAKETXUS</i>		
<b>PROPIETARIO:</b> Untzi Museoa / Museo Naval (Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián).		
<b>TIPO:</b> Batel		
Eslora: 5,20 m	Manga: 1,40 m	
Año de construcción: 1967		

**CONSTRUCTOR:** Construido en 1967 por Valentín Ikazeta (Orio).  
**CARACTERÍSTICAS:**  
Esta pieza original estuvo destinada para uso recreativo. No está restaurada, y se encuentra en perfectas condiciones para su utilización.

Fuente: Untzi Museoa / Museo Naval

### Figura 8. Cartela del batel *Kai / Lagunartien*

**NOMBRE:** KAI / LAGUNARTIEN  
**PROPIETARIO:** Juan Antonio Apraiz  
**CARACTERÍSTICAS:**  
Tipo: Batel a remo y vela      Folio: 7ª BI-3-43-92  
Eslora: 4,60 m      Manga: 1,34 m      Puntal: 0,70 m  
Año de construcción: 194?  
**ASTILLERO / CONSTRUCTOR:**  
Desconocido, fabricado probablemente en Gernika por Txomin "Bedarra". Restaurado en el año 2004 en Plentzia por Jesús Serrano.  
**DESCRIPCIÓN:**  
Batel de líneas tradicionales con roda recta, codaste curvo y arrufo poco pronunciado, denominado también como de "dos proas". El armazón está formado por cuadernas de vareta cocida de acacia, con la roda, codaste y quilla de roble. El forro, a tope, es de pino al igual que la quilla, el talemete, las durmientes, las panas y sus tres bancadas. La clavazón es de hierro galvanizado, con herrajes de bronce.  
Para la navegación a remo cuenta con siete toleteras, tres por banda y uno a popa por la banda de babor, para el gobierno con espadilla. Tras la restauración fue aparejada para la navegación a remo-vela arbolando un mástil de pino con verga de aliso y una vela al tercio (de algodón), contando además con un timón de codaste. Está equipado con remos de pino, potala, defensas, balde achicador y palmeta.  
**HISTORIA / ACTIVIDAD:**  
La embarcación fue construida para ser utilizada principalmente en la pesca profesional o pseudoprofesional, siendo inscrita en la lista 3ª y con base en el puerto de Elantxobe. Practicaba fundamentalmente la pesca costera mediante diferentes tipos de liñas como curricanes, poteras, balancines, etc, en aguas cercanas a su puerto base. Ocasionalmente también practicó la pesca mediante redes de enmalle y nasas.  
Posteriormente, en los años 90, fue inscrita en la lista 7ª, siendo utilizada, desde entonces, en actividades preferentemente recreativas, tanto de pesca como de navegación a remo. Después de varios años fuera de uso y un intento fallido de restauración, fue donada a sus actuales propietarios, quienes procedieron a su restauración, aparejamiento y equipamiento en base a las características de otras construcciones del mismo astillero y embarcaciones de la época.

Fuente: Juan Antonio Apraiz

**Figura 9. Cartela del batel *Anboto***

<p><b>NOMBRE:</b> ANBOTO <b>PROPIETARIO:</b> Ignacio Gómez <b>CARACTERÍSTICAS:</b> Folio: 7ª Bi 3ª - 203 - 92 Eslora: 3,95 m      Manga: 1,30 m      Puntal: 0,51 m Mástiles: 1      Año de construcción: 1946 <b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b> Astillero Astondoa (Portugalete) <b>RESTAURADOR:</b> Ignacio Gómez, <i>Arte y Restauración</i> C/Gaztelumendi, nº 12. Algorta (Getxo - Bizkaia) <b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA:</b> Esta embarcación fue comprada por su actual propietario en un estado muy deteriorado. Él mismo la restauró con maderas de pino del norte y roble. La vela que utiliza se denomina "Vela mística o de martell", y es típica del Puerto Viejo de Algorta. Es intermedia entre la vela latina y la vela al tercio con el vértice delantero truncado. Está hecha en loneta de algodón, y tiene cuatro puños: puño de pena, que por la baluna va al puño de escota, puño de amura y puño de boca, o cabezal de la verga. La estacha que refuerza la vela por el exterior se denomina relinga. La vela izada a bordo se llama "borriquete", y es una vela pequeña, que se utiliza cuando hay vientos de fuerza 4 ó 5. El mástil va montado en candela, situado en el primer cuarto de la eslora a proa, pegando al tambucho. Leva una cuña de madera para ajustar mejor el mástil en el tintero. El casco es a tope, y la popa se denomina de espejo o estampa. El <i>Anboto</i> se utiliza para pescar, y en él pueden observarse diferentes aparejos de pesca antiguos, así como la réplica de una antigua potala, reproducida por su propietario a partir de modelos tradicionales. Arteo: La potala se ha colocado en el suelo por proa, al estilo del Puerto Viejo de Algorta.</p>
---

Fuente: Ignacio Gómez

**Figura 10. Cartela del batel *San José y Ánimas***

<p><b>NOMBRE:</b> SAN JOSÉ Y ÁNIMAS <b>CONSTRUCTOR:</b> Gontzal Kortázar <b>ASTILLERO:</b> Txairue (Bermeo) <b>ARMADOR:</b> Ramón Damborenea e Imanol Uriarte <b>CARACTERÍSTICAS:</b> Tipo: Batel      Eslora: 5,15 m      Manga: 1,43 m      Puntal: 0,65 Año de construcción: 2000, con planos de finales del siglo XIX. <b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA / ACTIVIDAD:</b> Esta embarcación es un batel bermeano de vela al tercio y remo para uso de tresmallo en la pesca de salmonetes, etc. Tiene el carel y la quilla de roble, el forro de pino del Báltico y las cuadernas de acacia. <i>San José y Ánimas</i> era el nombre del barco de Nicolás de Arrotegui, negrero y corsario del siglo XIX, natural del barrio de Sukarrieta en Kanala (Bizkaia), en donde el dueño de la embarcación es asiduo. Los ojos de proa son una tradición en Bermeo; servían para guiar al barco a puerto en los días de mal tiempo.</p>
--

Fuente: Ramón Damborenea

**Figura 12. Cartela de la falúa del *Saltillo***

<p><b>NOMBRE:</b> FALÚA DEL SALTILLO <b>PROPIETARIO:</b> ETS de Náutica y Máquinas Navales (UPV/EHU) <b>CARACTERÍSTICAS:</b> Tipo: Falúa    Eslora: 4,50 m    Manga: 1,80 m Año de construcción: Hacia 1953 <b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b> Astillero Astondoa (Portugalete) <b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA / ACTIVIDAD:</b> Esta embarcación, conocida como <i>Falúa del Saltillo</i>, fue encargada por Don Pedro Galíndez, propietario del buque <i>Saltillo</i>, para servicio auxiliar del velero. En 1932, el británico D. Lawrie encargó la construcción de un velero en los astilleros G. de Vries Lentsch de Amsterdam, según los planos trazados por E. P. Hart (arquitecto naval), al que llamó <i>Leander</i>. En 1934, fue comprado por Pedro Galíndez, quien lo denominó <i>Saltillo</i>, nombre que tenía su vivienda de Portugalete. Lo equipó y puso a punto para navegar, bajo pabellón del <i>Sporting Club</i> de Las Arenas. Pedro Galíndez cedió el barco a D. Juan de Borbón en 1948, y éste a su vez, lo donó en 1968 a la Escuela Oficial de Náutica de Bilbao, para que sirviera de buque escuela para sus alumnos.</p>
--

Fuente: Fernando Cayuela

**Figura 13. Cartela de las embarcaciones *Txirri* y *Arri-Eder***

<p><b>NOMBRE:</b> TXIRRI (como homenaje al ave denominada "charrán ártico") <b>PROPIETARIO:</b> Luis M<sup>a</sup> Arriola <b>CARACTERÍSTICAS:</b> Tipo: Bote    Folio: 7<sup>a</sup>-Bi-3-85-93    Eslora: 7,0 m    Manga: 2,0 m Año de construcción: 1983 <b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b> Astillero Astondoa (Portugalete); fue el último bote de madera que salió de él. <b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA:</b> Esta embarcación puede propulsarse a remo, vela, y a motor. El diseño es de su propietario, quien se inspiró en botes franceses. La proa, la quilla y el espejo son de madera de elondo, los careles y la bancada, de madera de iroco, y el mástil y el bauprés, de pino de Oregón; las varillas, en madera de acacia, las cuaderñas en roble, y la tablazón, de pino. El aparejo fue fabricado por su propietario, y posee un motor de 21 CV, NANI.</p>
---

Fuente: Luis M<sup>a</sup> Arriola

**NOMBRE:** *ARRI - EDER*  
**PROPIETARIO:** Luis M<sup>a</sup> Arriola  
**CARACTERÍSTICAS:**  
Tipo: TxintxorroFolio: 7<sup>a</sup>-Bi-3-141-98      Eslora: 3,0 m      Manga: 1,3 m  
Mástiles: 1      Año de construcción: 1990  
**ASTILLERO / CONSTRUCTOR:**  
Felipe Rodríguez, maestro carpintero del Astillero Astondoa (Portugalete)  
**DESCRIPCIÓN / HISTORIA:**  
Las cuadernas, el espejo y la proa de esta embarcación están hechas de madera de roble, las varillas, de acacia, y el carel, de acacia, fue comprado en Castillo-Elejabeitia. Tiene orzas de deriva (por los costados), y la vela es al tercio. El aparejo fue fabricado por su propietario.

Fuente: Luis M<sup>a</sup> Arriola

**Figura 14. Cartela del velero *Vaurien***

**NOMBRE:** *VAURIEN*  
**PROPIETARIO:** ETS de Náutica y Máquinas Navales (UPV/EHU)  
**CARACTERÍSTICAS:**  
Tipo: Balandro Eslora: 4,10 m      Manga: 1,47 m  
Tripulantes: 2      Año de construcción: Desconocido  
**DESCRIPCIÓN / HISTORIA / ACTIVIDAD:**  
Esta embarcación es un balandro de regatas a vela de clase internacional. Fue proyectado entre 1950 y 1953 por el francés Jean Jacques Herbulot (1909-1997), quien diseñó casi un centenar de embarcaciones, como el Beaufort, de 20 metros de eslora, o los Caravelle, Corsaire, Corvette y Marauder. Con un peso de 95 kilogramos, es fácilmente manejable, y cumple a la perfección el objetivo de su creador: abrir las puertas de la navegación para todo el mundo. Herbulot fue un pionero en el desarrollo de spinnakers cortados diagonalmente en los puños, de forma que la mayoría de las clases olímpicas e internacionales adoptaron esa innovación, que también se utiliza en la British 12m.JI para la Copa América desde 1957. El Vaurien tiene una superficie vélica de 8,10 metros cuadrados, contando la mayor y el foque. Puede utilizar balón, y es muy empleado en las Escuelas de Vela, y hay que remarcar que una peculiaridad de la Clase Vaurien es que los modelos "antiguos" siguen siendo competitivos, aún en competiciones de máximo nivel: los títulos mundiales de 1989 y 1990 fueron ganados por barcos construidos en madera en 1976, y en 1994 ganó otro de 1980.

Fuente: Vaurien, 2005

**Figura 15. Cartela del batel *Eguzkilore***

<p><b>NOMBRE:</b> <i>EGUZKILORE</i></p> <p><b>PROPIETARIO:</b> Juan Pablo Olaberria</p> <p><b>CARACTERÍSTICAS:</b> Tipo: Batel a remo y vela    Folio: 7ª SS-1-21-05 Eslora: 5,85 m    Manga: 1,52 m    Puntal: 0,85 m Año de construcción: 2004</p> <p><b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b> Astilleros OLABE Oria etorbidea 8- Pabellón 48 (Lasarte, Gipuzkoa)</p> <p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Batel basado en diseños de líneas tradicionales con roda recta, codaste curvo y arrufo poco pronunciado, denominado también como de “dos proas”. Tanto el casco como la cubierta son de poliéster reforzado con fibra de vidrio. Las bancadas, durmientes y regala son de madera de Guinea. Para la navegación a remo cuenta con siete toleteras, tres por banda y uno a popa por la banda de babor, para el gobierno con espadilla. Para la navegación a vela va equipado con una orza abatible y un timón de codaste. El mástil y verga son de pino Oregón y la vela es de Dacrón. Los herrajes son de acero inoxidable y bronce.</p> <p><b>HISTORIA / ACTIVIDAD:</b> Este batel es el primero producido por Astilleros OLABE, a partir de un molde construido basado en antiguos planos de bateles a vela de la colección Mutiozabal del Aquarium de Donostia. Con el fin de mejorar su comportamiento a vela para la navegación de recreo, se equipó con una orza abatible. Si bien este tipo de orza no fue utilizado en nuestros bateles de pesca, sí quedan ejemplos de bateles de pesca a vela originariamente equipados con orzas de sable. Este batel se utiliza para la navegación de recreo en las cercanías de Donostia, pero gracias a su facilidad de transporte en remolque, ha navegado por aguas del <i>Caledonian Canal</i> en Escocia, así como por el archipiélago <i>Blenkinge</i> en Suecia.</p>
---

Fuente: Juan Pablo Olaberria

Con esta embarcación terminamos el espacio disponible perpendicular a la fachada, por lo que las dos traineras que faltaban y las balleneras se colocaron paralelas a dicha fachada. Con esta distribución también se cumplía otro objetivo: hacer patentes las diferencias entre las traineras de pesca y de competición.

**Figura 16. Cartela de la trainera *Ameriketatik***

<p><b>NOMBRE:</b> <i>AMERIKETATIK</i></p> <p><b>CARACTERÍSTICAS:</b> Tipo: Trainera    Eslora: 11,50 m    Manga: 2,00 m    Mástiles: 2 Tripulantes: 14    Año de construcción: 1998</p>
---

**ASTILLERO / CONSTRUCTOR:**  
Escuela-astillero de Rockland (U.S.A.)

**DESCRIPCIÓN / HISTORIA:**  
La trainera Ameriketatik ('Desde las Américas') fue construida en 1998 en la escuela-astillero de Rockland, en los EE. UU., bajo la dirección de Xabier Agote. Participaron en la financiación los Centros Vascos diseminados en el continente americano. Posteriormente, la trainera fue obsequiada a Euskal Herria por los vasos de ultramar.

En 1772, Duhamel du Monceau describe un nuevo arte de pesca utilizado por una nueva embarcación, que coincide plenamente con el concepto de la trainera, si bien el término 'trainera' no fue documentado hasta la segunda mitad del siglo XIX. Según él, ya en 1750 esta embarcación se empleaba para la pesca de la sardina, utilizando la técnica del cerco, que consistía en rodear el banco de sardinas, previamente compactado por las hambrientas marsopas. Una vez avistada la cacería por los pescadores, la trainera se dirigía a remo hasta el cardumen para rodearlo rápidamente, echando la red al tiempo. Completado el círculo, se cerraba la red por abajo tirando de un cabo, y se halaba a bordo.

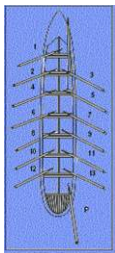
Esta técnica, basada en la velocidad y maniobrabilidad, requería una relación eslora / manga de hasta 1/6, siendo la eslora habitual de doce metros. El casco era ligero (de aproximadamente 800 kg), dotado de una carena de roda y codaste alzados, que facilitan la virada. La tripulación era muy numerosa, compuesta habitualmente de doce remeros, llegando hasta dieciséis en el caso de las traíneras más grandes.

La trainera también navegaba a vela, si bien ésta no era empleada en la maniobra de pesca mencionada. El aparejo vélico estaba compuesto de mayor y trinqueta al tercio.

Fuente: Albaola

**Figura 17. Cartela de la trainera Sotera**

**NOMBRE:** SOTERA  
**PROPIETARIO:** Itsasoko Ama A. E. - Santurtzi  
**TIPO:** Trainera de competición, la última trainera de madera que remó una final en la bandera de La Concha en el año 1995.  
**CONSTRUCTOR:** Desconocido, probablemente Amilibia, de Orio, en 1993.  
**CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:**

	Eslora total máxima	12.00
	Puntal mín. a proa	0.95
	Puntal mín. a popa	0.75
	Puntal mín. en cuaderna maestra.	0.60
	Manga mínima inferior en cuaderna maestra.	1.72
	Manga de la cuaderna maestra a 0.23 de la cara superior quilla	1.17
	Peso mínimo	200 k

Fuente: Itsasoko Ama

**Figura 18. Cartela de las balleneras**

<p><b>NOMBRE:</b> <i>BALLENERA 1</i> y <i>BALLENERA 2</i> <b>PROPIETARIO:</b> ETS de Náutica y Máquinas Navales (UPV/EHU) <b>CARACTERÍSTICAS:</b> Tipo: Ballenera Eslora: 8,23 m                      Manga: 1,80 m Año de construcción: 1966, según un diseño de 1900 <b>ASTILLERO / CONSTRUCTOR:</b> Ignacio Aldekoa, en su taller de Santutxu (Plaza del Carmelo, bajo) <b>DESCRIPCIÓN / HISTORIA / ACTIVIDAD:</b> La construcción de estas embarcaciones fue encargada por Don Gaspar Aspiazu, Director de la <i>Escuela de Náutica</i>, cuando ésta inauguró su actual edificio en Portugalete (1968). Los planos a partir de las que fabricaron fueron facilitados por la Armada Española, que empleaba este tipo de embarcaciones para el adiestramiento de su personal. Su diseño es similar al de las balleneras utilizadas tradicionalmente para las operaciones de pesca de las ballenas. Actualmente están destinadas al entrenamiento de los alumnos de la ETS de Náutica y Máquinas Navales (UPV/EHU), y han competido asimismo en regatas de embarcaciones de época. Durante esta quincena se encuentran participando en la regata intercentros de la UPV/EHU.</p>
---

Fuente: Fernando Cayuela, José Antonio Moreno Irigoien y José Paúl (Guillermo), empleado de Ignacio Aldekoa

## **RESULTADOS. A MODO DE CONCLUSIÓN**

Desde el punto de vista de Juan Allegret, quien define la antropología marítima como “el estudio de las complejas relaciones existentes entre la explotación de los recursos marítimos y la estructura sociopolítica y cultural de las comunidades que los explotan” (Allegret, 1996: 51-72), las embarcaciones tradicionales son elementos clave para poder completar este estudio, y todos los esfuerzos de conservación y recuperación de dichos elementos no resultan, por lo tanto, vanos.

Podemos afirmar ¿sin ánimo de presumir?, que la “Exposición de embarcaciones tradicionales” celebrada en la Escuela de Náutica de Bilbao fue un rotundo éxito, en todos los aspectos. Para ser la primera experiencia de este tipo que se organizó en Bizkaia, contó con un buen número de embarcaciones, y la afluencia de público resultó espectacular, llegando incluso a formarse los fines de semana colas interminables para acceder a los recintos expositivos.

Por otro lado, esta exposición ha servido de punto de encuentro para aquellas personas que están sensibilizadas con “otra manera de navegar”, entroncada con la tradición, menos competitiva y más armoniosa con la naturaleza y el medio ambiente. Esas personas consideran que investigar, recuperar, conservar, difundir y fomentar la “memoria marítima”, la navegación tradicional y el uso social y cotidiano del Patrimonio Marítimo en el País Vasco no es un esfuerzo baldío.



Sin embargo, todavía queda mucho por hacer en este campo. Hay que afrontar las posibles nuevas iniciativas con rigor, con una metodología adecuada y muy elaborada, además de plantear unos objetivos realistas. Quizás se podría mirar en el espejo de otras concentraciones de embarcaciones tradicionales, como las de Arosa, Barcelona Forum 2004, Brest, Douarnenez, Cambados, Caila de Palafrugell, L'Escala, Orio, Pasaia, Sokoia, Xabea, etc. Concretamente, en Cambados (Pontevedra), el Museo del Mar de Galicia organizó una concentración –del 3 al 10 de julio de 2005–, para promover el patrimonio costero y marítimo de la península de España y Portugal. Asistieron un total de 14 museos relacionados con el mar, y fue el marco de la séptima edición del “Encuentro de Embarcaciones Tradicionales”, donde se reunieron más de 700 navegantes originarios de cinco países de Europa, a bordo de más de doscientas embarcaciones tradicionales (Vigometropolitano.com, 2005).

Conservar los dos patrimonios marítimos ¿materiales e inmateriales?, la historia de la relación existente entre el hombre y el mar desde hace milenios, y los procesos de captura, extracción, conserva y comercialización de los productos marinos, han de ser nuestro principal objetivo.

## AGRADECIMIENTOS

Nunca hubiéramos podido llegar a buen puerto sin la desinteresada colaboración de numerosas personas, entre las que hay que destacar, en primer lugar, a los dueños de los barcos, auténticos protagonistas de esta muestra, cuyos nombres aparecen en las cartelas. De la Escuela de Náutica quisiéramos agradecer la ayuda de Carmen Campo, M<sup>a</sup> Asunción Iglesias, Jorge Argintxona y Ana Uría, además de los miembros del Personal Auxiliar y de Servicios (PAS) que han cuidado de que todo estuviera en orden a su debido momento. Además, Luis M<sup>a</sup> Fernández ha realizado un reportaje fotográfico espléndido de las tres exposiciones y de todos los actos conmemorativos, y Aingeru Basterretxea ha traducido al euskara las cartelas que elaboramos en castellano. Para finalizar, gracias a los alumnos de esta Escuela que han participado en este acontecimiento, tanto moviendo barcos como en labores de vigilancia, con una sonrisa en los labios.

Los patrocinadores con cuya generosidad hemos podido contar han sido La Autoridad Portuaria de Bilbao, La Caixa, el Foro Marítimo Vasco, la Dirección de Puertos del Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Portugaleta, el Ayuntamiento de Santurtzi, y la Dirección de Pesca del Gobierno Vasco.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALLEGRET, J. “La antropología marítima como campo de investigación de la antropología social”. En: *Antropología Marítima: pesca y actores sociales*. México: Universidad Autónoma de Yucatán, 1996; pp. 51-72.
- APRAIZ ZALLO, J. A. “Carpintería de ribera y evolución histórico-tipológica de las embarcaciones de bajura en el País Vasco. De la vela al siglo XXI”. En: *Itsas Memoria. Revista*

*de estudios marítimos del País Vasco, nº 2: Euskal Herriko untzigintza. La construcción naval en el País Vasco*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 1998; pp. 387-406.

APRAIZ ZALLO, J. A. “Patrimonio naval en el País Vasco: hacia la recuperación activa”. En: *Ontzi tradizionalak milurteko berriaren atarian. Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio*. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 2000; pp. 113-135.

GARCIA CASTRESANA, L. A.; PELLÓN GONZÁLEZ, I. “Las fuentes orales en Historia de la Ciencia. Notas metodológicas sobre un caso concreto: La industria química vizcaína”. En: *Actas del VIII Congreso de la SEHCYT. Logroño, 16-20 septiembre de 2002*. Logroño, Universidad de La Rioja - Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas, 2004; pp. 151-159.

GARRY, J.-F.; PHILIPPE, J.-P. *Guide de la construction des bateaux en bois. Construction. Restauration. Entretien*. Nantes: Chasse-marée, 2004; 128 pp.

GÓMEZ URDÁÑEZ, J. L. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Milenio, 1996.

MENDIETA GORRIÑO, F. *Carpintería de ribera. Parte 1*. Bermeo: Astilleros de Bermeo, S. L., 2002; 68 pp.

RUBIO-ARDANAZ, J. A. *La antropología marítima subdisciplina de la antropología socio-cultural. Teoría y temas para una aproximación a la comunidad pescadora de Santurzi (Bizkaia)*. 1994

RUBIO-ARDANAZ, J. A. “La antropología marítima vasca: revisión de los planteamientos, intereses teóricos y temas de estudio”. En: *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco, 1*, Untzi Museoa - Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1996; pp. 253-275.

VAURIEN, <http://estadium.ya.com/coolblackcat/> (Consultado el 15/09/05)

VIGOMETROPOLITANO.COM. [http://www.vigometropolitano.com/article.php3?id\\_articulo=6504](http://www.vigometropolitano.com/article.php3?id_articulo=6504) (Consultado el 07/09/05)



Exposición de embarcaciones tradicionales. Fuente: Inés Pellón González.