



ALBERDI LONBIDE, Xabier; ARAGÓN RUANO, Álvaro: “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp.13-33.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media

Xabier Alberdi Lonbide
Alvaro Arago Ruano

1. INTRODUCCIÓN

Los objetivos de esta labor de investigación son básicamente dos. Por una parte, la que constituye la principal aportación de este trabajo, indagar en los orígenes de la construcción naval medieval en el País Vasco, por medio de la utilización de un método de investigación que combina las escasas fuentes iconográficas, arqueológicas, documentales, de los siglos XI y XII. Por otra parte, aportar un breve estado de la cuestión, haciendo hincapié en las notables carencias que se observan en la producción histórica vasca sobre este tema.

A la hora de presentar las fuentes a las que hemos recurrido, es preciso constatar, su limitado volumen. Las fuentes arqueológicas son muy exiguas en el País Vasco, las documentales realmente escasas y las fuentes iconográficas, a pesar de encontrarse en mayor número, implican un riesgo inherente a su uso —consecuencia de las posibles distorsiones imaginativas del artista¹—.

En la historiografía vasca que trata sobre construcción naval medieval se manifiesta una constante: la escasa o nula utilización de la documentación medieval. Los trabajos de investigación que han abordado el tema de la construcción naval y, sobre todo, aquellos que abordan los orígenes de la misma, limitan, casi exclusivamente, sus fuentes a las de tipo iconográfico, recurriendo en muchas ocasiones a leyendas como la de San León de Baiona, con escaso sentido crítico, pasando por alto otra serie de fuentes que, aunque escasas, existen.

A la hora de abordar este estudio, hemos contado con la ventaja de que la mayoría de las fuentes, documentales e iconográficas de los siglos XI y XII, aparecen publicadas.

1.1. Fuentes documentales

Son de gran interés y, como ya hemos anunciado, escasamente utilizadas en el estudio de la construcción naval. La historiografía apenas ha utilizado la documentación que se conserva en grandes monasterios aragoneses, navarros, riojanos y castellanos, que durante la Edad Media obtuvieron diversas donaciones situadas en el litoral vasco y que, por tanto, explotaron sus recursos. Esta documentación ha sido publicada en una serie de repertorios, colecciones y apéndices por diversos medievalistas².

1.2. Monografías y artículos que no analizan directamente la construcción naval

Aunque, específicamente, no tratan el tema de la construcción naval, son trabajos de obligada consulta para conocer el contexto económico, social y político en el que se produjeron el surgimiento, la adopción y la evolución de nuevas técnicas navales. En general, podemos distinguir tres tipos de obras:

1. VILLAIN GANDOSSI, C.: «Iconographie et datations du navire médiéval», VV.AA.: *Iconographie Médiévale. Image, texte, contexte*, Centre National de la Recherche Scientifique, 1990, pp.68-69.

2. ALAMO, J. del: *Colección diplomática de San Salvador de Oña*, CSIC, Madrid, 1950; CANTERA MONTENEGRO, M.: *Colección documental de Santa María la Real de Nájera*, t.I (ss.X-XIV), Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1991. GARRIDO GARRIDO, J.M.: *Documentación de la catedral de Burgos*, col. Fuentes Medievales Castellano-Leonesas, 13, J.M. Garrido Garrido ed., Burgos, 1983. LACARRA, J.M.: *Fueros derivados de Jaca*, Diputación Foral de Navarra, 1969; LEDESMA RUBIO, M.L.: *Cartulario de San Millán de la Cogolla (1076-1200)*, Institución de Estudios Riojanos-Anubar Ediciones, Zaragoza, 1989; MAÑARICUA, A.E.: *Santa María de Begoña en la historia espiritual de Vizcaya*, Editorial Vizcaina, Bilbao, 1950; MARTÍN DUQUE, A.J.: *Documentación medieval de Leire (siglos IX a XII)*, Diputación Foral de Navarra-Institución Príncipe de Viana, Pamplona, 1983; MARTÍNEZ DIEZ, G.; GONZALO DIEZ, E.: *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1991; *Historia Compostelana*, Porto, Santiago de Compostela, 1950; RYMER, T.: *Faederæ, conventiones literæ et cujuscunque generis acta publica, interreges Angliæ et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes vel communitates* (microforma), Biblioteca del Patrimonio Nacional, Madrid, 1987; UBIETO ARTETA, A.: *Cartulario de San Juan de la Peña*, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja, Valencia, 1962; UBIETO ARTETA, A.: *Cartulario de San Millán de la Cogolla (759-1076)*, Institución de Estudios Riojanos-Anubar Ediciones, Valencia, 1975.

- Aquellas que abordan, específicamente, el tema del proceso de poblamiento y organización del litoral o de áreas concretas del mismo³.
- Obras que se centran en el estudio de las instituciones y poder político real de diversos reinos⁴.
- Estudios sobre las relaciones de dichos reinos peninsulares y sus monarcas con soberanos y «estados» normandos⁵.

1.3. Obras de análisis iconográfico y artístico

La iconografía constituye una de las principales fuentes para el conocimiento de la construcción naval medieval, siendo una de las aportaciones más interesantes de esta investigación. Para su estudio ha sido indispensable el uso de obras de análisis artístico e iconográfico, centradas en el estilo románico⁶.

1.4. Obras específicas sobre construcción naval

Salvo las que estudian las embarcaciones vikingas o normandas, estas obras que estudian los orígenes de la construcción naval inician sus investigaciones en el siglo XIII. La mayoría, consideran que las representaciones de embarcaciones del siglo XIII, contenidas en diversos sellos y monumentos de varias villas vascas, son las más antiguas —lo son en la zona costera, pero no a nivel de Euskal Herria—. Se hallan así con el problema de enlazar las embarcaciones nórdicas altomedievales con las naves vascas del siglo XIII, que se consideran sucesoras de aquellas.

En varios casos, como más adelante observaremos, tratan de superar esa limitación recurriendo a leyendas como la de San León de Baiona, o a hipótesis no refrendadas, ni arqueológica ni documentalmente, sobre el asentamiento de contingentes normandos o vikingos en diversas zonas del litoral vasco.

Con este artículo pretendemos subsanar, en la medida de lo posible, esa limitación, aportando representaciones inmediatamente anteriores a las del siglo XIII, que en ocasiones son idénticas a las embarcaciones normandas. Generalmente, estas obras aportan mucha información acerca de la evolución de la construcción naval a lo largo de la Baja Edad Media, pero siempre con el inconveniente de que apenas utilizan fuentes que no sean las iconográficas o incluso legendarias⁷.

3. ARIZAGA, B.; BARRENA, E.: «El litoral vasco peninsular en la época pre-urbana y el nacimiento de San Sebastián», *Lurralde*, 13, 1990; BARRENA, E.: *La formación histórica de Guipúzcoa. Transformaciones en la organización social de un territorio cantábrico durante la época altomedieval*, Universidad de Deusto, San Sebastián, 1989; FERREIRA PRIEGUE, E.: «Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes», *Congreso «El fuero de San Sebastián y su época»*, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1982; GARCIA DE CORTAZAR, J.A.: «Espacio y poblamiento en la Vizcaya altomedieval: de la comarca al caserío en los siglos XI al XIII», *Estudios en memoria del profesor R. Salador de Moxó*, II, Universidad Complutense, Madrid, 1982; GARCIA DE CORTAZAR, J.A. y otros: *Bizcaya en la Edad Media. Evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, I, Haramburu, San Sebastián, 1985; GARCIA DE CORTAZAR, J.A.: «La organización del territorio en la formación de Alava y Vizcaya en los siglos VIII a fines del XI», *El hábitat en la historia de Euskadi*, Colegio de arquitectos vasco-navarro, Bilbao, 1981; GOYHENECHÉ, E.: *Bayonne et la région bayonnaise du XII au XV siècle*, UPV, Bilbao, 1990; LAPENA PAUL, A.I.: *El monasterio de San Juan de la Peña en la Edad Media (desde sus orígenes hasta 1410)*, Caja de Ahorros de la Inmaculada Aragón, Zaragoza, 1989; TENA GARCIA, M.S.: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, Instituto Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1997; MOLLAT DU JOURDIN, M.: *Europa y el mar*, Crítica, Barcelona, 1993.

4. LACARRA, J.M.: *Historia política del reino de Navarra*, Aranzadi, Pamplona, 1972; LEMA PUEYO, J.A.: *Organización institucional de los reinos de Alfonso I el Batallador (1104-1134) y sus relaciones con la nobleza laica y eclesiástica*, 1993 (en fase de publicación).

5. DEFURNEAUX, M.: *Le français en Espagne aux XI et XII siècles*, Presses universitaires de France, Paris, 1949; DOZY, R.P.A.: *Los vikingos en España*, Ediciones Polifemo, Madrid, 1987; NELSON, L.H.: «Rotrou of Perche and the aragonese reconquest», *Revista Traditio*, 1970; SANCHEZ ALBORNOZ, C.: *Orígenes del Reino de Pamplona. Su vinculación con el valle del Ebro*, Instituto Príncipe de Viana, Pamplona, 1985.

6. ALVAREZ-COCA GONZALEZ, M.J.: *La escultura románica en piedra en la Rioja Alta*, Diputación Provincial, Logroño, 1978; CANELLAS LOPEZ, A. y otros: *Aragón*, Ediciones Encuentro, Madrid, 1985; ENCISO VIANA, E.(Coord.): *Catálogo monumental de la Diócesis de Vitoria*, III: *Ciudad de Vitoria*, Obispado de Vitoria-Caja de ahorros municipal de Vitoria, Vitoria, 1968; GARCIA GAINZA, M.C. y otros: *Catálogo monumental de Navarra*, I: *Merindad de Tudela*, Instituto Príncipe de Viana, Pamplona, 1980; LEKUONA, M.: «Erromanikoa», *Euskal Artea*, Erein, San Sebastián, 1982; LOJENDIO, L.M. de y otros: *Castilla*, 1, Ediciones Encuentro, Madrid, 1985; LÓPEZ DE OCARIZ, J.J.: *Pays Basque Roman. Alava, Biscaye, Guipuzcoa*, Zodiaque (Ed.), 1997; MENTRE, M.: «La représentation de l'arche de Noé dans les beatus», *Actas del simposio para el estudio de los códices del «Comentario al apocalipsis» de Beato de Liébana*, 2 y 3, 1978; RODRÍGUEZ ESCUDERO, P.: *Arquitectura y escultura románicas en el valle de Mena*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1986; SAENZ DE URTURI, F.: *Valdegovia*, Diputación Foral de Alava, Vitoria, 1987; SCHAPIRO, M.: «Del Mozárabe al Románico en Silos», *Estudios sobre el románico*, Alianza, Madrid, 1984; SUREDA, J.: *La pintura románica en España*, Alianza, Madrid, 1985; VILLAIN GANDOSI, C.: Op. cit., pp.49-73.

7. ARBEX, J.C.: *Arrantzaria. Evolución de la construcción artesanal de la pesca y de sus artes en Euskalherria*, Petronor, Bilbao, 1984; ARTIÑANO GALDACANO, G.: *La arquitectura naval española (en madera)*, Madrid, 1920; BANUS Y AGUIRRE, J.L.: «Alfonso VIII y la coca cantábrica», *Glosas Euskaras*, Caja de Ahorros Provincial, San Sebastián, 1975; BERG, K.: «Viking art in the scandinavian countries», *I Normani e la loro espansione un Europa nell'alto Medioevo*, Spoleto, 1969; CARO BAROJA, J.: *Los vascos y el mar*, Txertoa, San Sebastián, 1981; CASADO SOTO, J.L.: «Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII», *Revista Altamira*, Santander, 1975 (Separata); CASADO SOTO, J.L.: «Los barcos atlánticos de la península ibérica en la época de los descubrimientos geográficos», *Revista General de Marina*, número monográfico dedicado al Quinto Centenario, agosto-septiembre, 1989; CIRQUIAIN GAIZTARRO, M.: «Las primeras representaciones gráficas de embarcaciones del litoral vasco», *Boletín de la RSBAP*, San Sebastián, 1954; ERKOREKA, A.: *Los Vikingos en Euskal Herria*, 2ª ed., Ekain, Bilbao, 1995; LABURU, M.: «El bote ballenero de Bermeo del siglo XIII», *Bermeo*, 3, 1983; Idem: «Jalones en la historia de la arquitectura naval vasca», *Itsasoa*, I-II, Etor, San Sebastián; LANDSTRÖM, B.: *El buque*, Ed. Juventud, Barcelona; LARRAÑAGA, K.: «Los vascos y la técnica naval mediterránea en el tardo medioevo», *III Semana de Antropología vasca*, II, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1976; LEIZOLA, J.M. de: *La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV*, Sendoa, San Sebastián, 1984.

1.5. Fuentes arqueológicas

Aunque hasta el momento son bastante exiguas, en los últimos años, casi siempre de manera indirecta, se han realizado importantes descubrimientos arqueológicos. Dos importantes ejemplos son Getaria y Donostia, que arrojan luz a la hora de contextualizar los orígenes de la construcción naval en el País Vasco⁸.

2. ORÍGENES DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA EDAD MEDIA

En este capítulo trataremos de zambullirnos en los orígenes de la construcción naval medieval, durante los siglos XI y XII, en el País Vasco, proponiendo un método de investigación que combina las fuentes documentales, iconográficas y arqueológicas, y que puede ser aplicado en períodos cronológicos posteriores, con óptimos resultados, a nuestro juicio.

Hemos seleccionado este período cronológico tan problemático, por constituir el menos conocido, y en muchas ocasiones sumido en leyendas y tradiciones, lo que nos ha incentivado a tratar de aportar algunas hipótesis y conclusiones que permitan un mejor conocimiento del mismo.

La hipótesis que aquí se plantea es que, atendiendo a las fuentes de que disponemos, la transmisión de las técnicas de construcción naval de los pueblos nórdicos a los habitantes del Cantábrico se produjo durante los siglos XI-XII, sin que hayamos hallado evidencia alguna, que atestigüe, la posibilidad siquiera, de la existencia de una flota anteriormente. Esta transmisión, según nuestra opinión, no se hizo a partir de focos vikingos establecidos en la costa vasca, sino de contactos comerciales y sociales con comerciantes normandos que desde las costas francesas o inglesas acudían a este litoral. Esta hipótesis trata de ser refrendada por la utilización de una serie de datos arqueológicos, iconográficos y documentales, hasta ahora infravalorados.

Es innegable la raigambre nórdica de las embarcaciones cantábricas, tanto las que se conocen a través de las representaciones del siglo XIII como las anteriores, que serán objeto de nuestro análisis.

Diversos tratadistas que han estudiado el tema consideran que dichas técnicas de construcción naval fueron transmitidas por los piratas vikingos que se asentaron en Baiona u otros lugares del litoral.

Concretamente, Caro Baroja, tras referirse a las incursiones de los piratas normandos, recogidas en fuentes musulmanas y en el Cartulario de Lescar, plantea un hipotético asentamiento normando en Baiona, basándose, únicamente, en los datos proporcionados por la «Pequeña Leyenda» (del siglo XI), y la posterior «Gran Leyenda», de San León, sin más apoyatura documental ni arqueológica⁹.

A pesar de todo, posteriormente, autores como Arbex o Laburu, dan por hecho el asentamiento de una colonia normanda en Baiona, en el siglo IX. También basan su teoría, tan sólo en las mencionadas leyendas, siendo deudores de una cierta «tradición» historiográfica que, a pesar de la carencia de datos fehacientes, acepta la hipótesis del asentamiento de los normandos en Baiona, por entenderse que esa sería la única vía posible, de la evidente transmisión de las técnicas de construcción naval nórdicas. «Tradición» que, por otra parte, no han dudado en criticar, y aún repudiar, otros trabajos que tratan de demostrar, con similares bases legendarias, el asentamiento de los normandos en otras zonas del litoral vasco¹⁰.

Consideramos, hoy por hoy, improbable, o cuando menos no probado, el asentamiento normando en Baiona. Al no haber ningún testimonio documental ni arqueológico que lo refrende, las fuentes legendarias nos parecen insuficientes, como única base de apoyo para admitir el mencionado asentamiento. De todas maneras, aún admitiendo un asentamiento normando en Baiona —de piratas normandos—, consideramos que no se darían las óptimas, ni aún las necesarias condiciones para la transmisión de las técnicas de construcción naval de los temibles piratas a los aterrorizados pobladores del litoral vasco.

Eugene Goyheneche, como insistiremos más adelante, afirma que, al igual que el resto del litoral, Baiona, hasta mediados del siglo XI, estuvo sumida en la ruina y la despoblación, sin que haya indicio documental, ni arqueológico que pruebe lo contrario¹¹.

8. ARKEOLAN: «Iglesia de San Salvador de Getaria», *Arkeolan. Boletín informativo semestral*, I, Arkeolan, San Sebastián, 1996, p.8; AYERBE, M.: «Excavación arqueológica en el inmueble C/ Embeltrán, nº3 (Donostia-San Sebastián)», *Aranzadiana*, 117, 1996, pp.31-32.

9. CARO BAROJA, J.: Op. cit., pp.20-22.

10. ARBEX, J.C.: Op. cit., p.22; CARO BAROJA, J.: *Los vascos y el mar*, Txertoa, San Sebastián, 1981; LABURU, M.: «El bote ballenero...», Op. cit., pp.323-324; LABURU, M.: «Jalones...», Op. cit., pp. 245-246; ERKOREKA, A.: Op. cit.

11. GOYHENECHÉ, E.: Op. cit., pp.430-432.

Las incursiones de los piratas normandos se iniciaron a mediados del siglo IX en la Península Ibérica. La primera referencia es del 844. Continuaron después hasta mediados del siglo XI, cuando comenzaron a remitir, y hasta el XII en Galicia. Estas incursiones se centraron en el litoral astur-galaico, atraídos por la riqueza generada con la instauración de la monarquía asturiana y la invención del sepulcro de Santiago en el siglo IX. Santiago se transforma en un temprano centro de peregrinaje y comercio, a nivel europeo. La riqueza aportada por los comerciantes europeos atrajo también a los piratas. Esta dependencia de las riquezas y negocios de los extranjeros fomentará una falta de incentivos en la población asturgalaica, a la hora de crear unas infraestructuras navales propias¹².

El resto del litoral, aunque menos desarrollado socioeconómicamente, también sufrió algunas incursiones como la de 858, en que los piratas vikingos secuestraron al rey pamplonés García Iñiguez¹³.

Las repercusiones de las incursiones en el litoral vasco-cántabro fueron muy negativas. Provocaron su desorganización y despoblamiento, tal como atestigua el silencio documental en que se halla inmerso, en ocasiones hasta mediados del siglo XI, esto es, hasta que comienzan a declinar las incursiones normandas¹⁴.

Este panorama de desolación es poco apropiado para que se puedan crear unas mínimas condiciones que permitan la transmisión de las técnicas de construcción naval, de los piratas a los pobladores autóctonos. En este artículo tratamos de demostrar que es a partir de mediados del siglo XI cuando se produjeron las adecuadas condiciones, económicas, sociales y políticas, para la transmisión de las técnicas de construcción naval, no ya de los piratas vikingos, sino de los comerciantes de estirpe normanda que acudirán a Baiona, tal como a continuación explicamos.

2.1. Fase inicial: el surgimiento de Baiona y de pequeños núcleos de población en la costa

Desde mediados del siglo XI se producen importantísimas transformaciones coincidiendo con la remisión de las incursiones vikingas. En el litoral, inicialmente considerado como zona de invernada del ganado transhumante, comienzan a aflorar pequeños núcleos monasteriales, que son donados a grandes monasterios del interior como San Juan de la Peña, San Salvador de Leire, Santa María de Nájera, San Millán de la Cogolla, etc. Estos núcleos suponen la introducción de valores mediterráneos y romanizantes, con una clara intención de organización y dominio político del espacio¹⁵. Muchos de estos núcleos se localizan en terminales de las rutas de trashumancia, pero a la vez tienen a su disposición otra serie de recursos agrícolas y, sobre todo, pesqueros, que explotarán.

Junto a estos pequeños centros señoriales afloran otros, peor comunicados con el interior, formados por pequeños propietarios y campesinos libres que se dedican a la pesca, principalmente de la ballena, y que serán el germen de algunas villas como Motrico, donde Alfonso VIII concedió en 1200 a la Orden de Santiago una ballena anual que tenían obligación de dar al rey, antes de la fundación de la villa¹⁶.

Las escasas, aunque muy significativas evidencias arqueológicas aparecidas recientemente en Donostia y Getaria, en los que se han hallado testimonios anteriores a su fundación, refuerzan esta hipótesis. Testimonios pertenecientes a los siglos XI y XII, es decir, al período en que se estaban revalorizando las potencialidades del litoral vasco. Por una parte, entre los restos hallados en el yacimiento de la calle Embeltrán, nº3, de San Sebastián, destaca la presencia de algunas monedas de Alfonso I «el Batallador», lo cual puede ser indicativo de la existencia de actividad comercial. Estos restos medievales se hallan superpuestos a evidencias de época romana. En las excavaciones de la iglesia de San Salvador de Getaria, por otra parte, se observa, también, la superposición de una necrópolis medieval —datada entre los siglos X y XII— a los restos de época romana¹⁷. Constituyen, por tanto, evidencias arqueológicas que refrendan las hipótesis que estamos planteando, pues entre las evidencias romanas y las de los siglos XI y XII, no se constata la existencia de ninguna otra ocupación humana.

El surgimiento de estos núcleos coincide cronológicamente con el de Baiona, principal foco de difusión de las técnicas de construcción naval en todo el Cantábrico.

12. DOZY, R.P.A.: Op. cit.; FERREIRA PRIEGUE, E.: «Las rutas marítimas...», Op. cit., pp.220-221; FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundación «Pedro Barrie de la Maza», La Coruña, 1988, pp.67-68; *Historia Compostelana*, Op. cit., pp.185-187, 331, 343, 521.

13. SANCHEZ ALBORNOZ, C.: Op. cit., pp.77-78.

14. ARIZAGA, B.; BARRENA, E.: Op. cit., p.279; GARCIA DE CORTAZAR, J.A.: «La organización del territorio...», Op. cit., p.141.

15. *Ibidem*, pp.285-286.

16. ARIZAGA, B.; BARRENA, E.: Op. cit., pp.281, 286, 291-292.

17. Véase nota número 8.

Hasta 1056, en que Raymond el joven fue encargado de administrar provisionalmente la iglesia de Baiona, la ciudad estuvo sumida en una situación de decadencia. El hecho de que conservase las murallas romanas y, por tanto, su situación militar estratégica fue lo que impulsó su «segunda» fundación (Baiona o Lapurdum fue inicialmente fundada por los romanos). Baiona carecía de recursos naturales, no era un lugar de intercambio importante, ni pasaban importantes vías de comunicación. Fue a partir de su refundación cuando Baiona atrajo, progresivamente, hacia ella la red de rutas y el tráfico comercial¹⁸.

Efectivamente, entre 1059 y 1061 Raymond el joven emprendió la restauración de la sede, obteniendo de Fortún Sancho y de su hermano Loup Sancho, vizcondes de Lapurdi, la restitución de la iglesia, de sus dependencias y de parte de la villa. La riqueza de la sede baionesa fue aumentando con posteriores donaciones. Fue con el obispo Raymond de Martres (1120-1127) cuando se inició la época más floreciente de Baiona: en 1122 el duque Guillermo de Aquitania, de regreso de la victoria de Daroca, confirmó las donaciones y, entre otras, los derechos del obispado sobre las pesquerías fluviales y marítimas. Probablemente, en esta época Baiona obtendría una carta de franqueza, de la que sólo poseemos su confirmación en 1170 por Ricardo Corazón de León, a la sazón duque de Aquitania, concediendo, entre otras, la franqueza de todos los derechos a las pesquerías y caza de ballenas, fijándolos sobre los derechos que percibía el soberano sobre los navíos¹⁹.

Suponemos que esta serie de franquicias, que posibilitarían un mayor desarrollo de las pesquerías, especialmente de la ballena, propiciarían unas condiciones apropiadas para la atracción y acercamiento a la ciudad de los comerciantes de estirpe normanda, provenientes de Inglaterra o Normandía. Estos comerciantes serían los que aportaron las técnicas de construcción naval a los habitantes de Baiona.

En nuestra opinión, a mediados del siglo XI se inician —y a mediados del siglo XII maduran— una serie de condiciones favorables e ideales para la transmisión e intercambio de técnicas de construcción naval nórdicas a los habitantes de Baiona: desarrollo importante de las pesquerías y de la caza de la ballena; interés de los poderes políticos y religiosos de la ciudad en potenciar las actividades navales al ser una importante fuente de riquezas; acercamiento de los poderes políticos hacia los soberanos normandos.

De esta manera, a principios del siglo XII, Baiona ya dispone de embarcaciones y constructores navales propios. Efectivamente, en 1130 Alfonso I «el Batallador», rey de Navarra y Aragón, lleva a cabo una importante campaña contra Baiona, recurriendo a los constructores navales del entorno de la ciudad para hacerse con una serie de barcos con los que bloquear la plaza²⁰. Este hecho indica asimismo que Alfonso I «el Batallador», quien, como rey de Navarra, gobernaba en parte de los territorios marítimos vascos de la Península Ibérica, carecía de suficientes o adecuados medios navales. Como antes hemos indicado, aunque ya desde mediados del siglo XI se mencionan pesquerías en algunos de los núcleos monasteriales del litoral —donación de Santa María de Aspe al obispo García de Alava, en 1051²¹—, no es hasta finales de siglo cuando aparecen por primera vez las menciones a puertos.

La existencia de pesquerías no implica la de embarcaciones, pero la de puertos sí, es decir, sin barcos los puertos carecen de funcionalidad. Es en 1082 cuando tenemos la primera referencia a un puerto en el País Vasco peninsular; concretamente, en la donación de San Vicente de Ugarte a San Millán de la Cogolla se menciona «...in porto de Vermelio in ora maris...»²². Algunos años antes, en 1068 Sancho II de Castilla concedió a la sede episcopal de Oca permiso para pescar en varios puertos cántabros²³.

La aparición de estos primeros puertos en el País Vasco peninsular se producen, significativamente, a fines del siglo XI, momento en el que se supone que Baiona ya contaría con una incipiente flota; flota que suponemos mantendría intercambios con los pequeños núcleos monasteriales del litoral vasco peninsular, atraída por las pesquerías que en ellos se estaban desarrollando. Este más que supuesto contacto, creemos que sirvió para transmitir las técnicas navales heredadas de los navegantes nórdicos. Como más adelante señalamos, hay que tener en cuenta que desde 1105 el litoral gipuzkoano de la época —desde Donostia hasta Deba—, pertenecía a la jurisdicción diocesana de Baiona.

En este sentido, es muy significativa la mención del puerto de San Andrés de Astigarribia. En el documento de agregación de dicho centro al monasterio de San Millán de la Cogolla, de 1091, se conceden,

18. GOYHENECHÉ, E.: Op. cit., pp.430-432.

19. Ibidem, pp. 72-73.

20. LEMA, J.A.: Op. cit., p.574.

21. UBIETO ARTETA, A.: Op. cit., doc. 279.

22. LEDESMA RUBIO, M.L.: Op. cit., doc. 48.

23. GARRIDO GARRIDO, J.M.: Op. cit., doc. 22.

entre otros bienes, «...*portis ad piscandum*»²⁴. Es decir, se nos dice que la principal actividad de estos puertos era la pesca.

María Soledad Tena sostiene que originariamente los pequeños núcleos de poblamiento costero eran simples fondeaderos temporales usados por los navegantes gascones como zonas de refugio y aguada. A partir del siglo XII evolucionarían en pequeños centros de intercambio entre dichos navegantes y los jefes de la población autóctona. A cambio de las vituallas, necesarias para las singladuras de los mencionados nautas, los jefes, «propietarios de ganado y de tierras», obtendrían diversas mercaderías simbólicas y de lujo²⁵.

No compartimos esta interpretación, ya que ignora el progresivo crecimiento de la pesca, atestiguado por la escasa pero sugerente documentación monasterial de los siglos XI y XII. La única actividad marítima que se menciona explícitamente es la pesca. Consideramos que serían los excedentes creados por la pesca los que podrían haber atraído a los navegantes baioneses. Por otra parte, observamos que algunos de estos núcleos costeros no se asientan precisamente en fondeaderos adecuados y seguros, sino en zonas en que se pueden compaginar actividades agrícolas y pesqueras, como es el caso de Astigarribia. Esto nos lleva a la conclusión de que los emplazamientos no fueron seleccionados, exclusivamente, en función de sus características de fondeo.

En este sentido, las evidencias arqueológicas recientemente descubiertas en las excavaciones realizadas en la casa-torre que sirve de campanario en la parroquia de Santa María la Real de Zarautz, donde se ha hallado una necrópolis datada entre los siglos X-XII²⁶, similar a la de la parroquia de Getaria, indican la existencia en Zarautz de un poblamiento similar al de Getaria. Y hay que tener en cuenta que Zarautz carece totalmente de las condiciones geofísicas necesarias para ser considerada como una zona de refugio y aguada para la navegación.

Podemos considerar que, desde fines del siglo XI y principios del XII, la pesca fue adquiriendo progresivamente mayor importancia. Entre las diversas actividades pesqueras, destacará la caza de la ballena; actividad que económicamente supone un importante salto cualitativo. Efectivamente, en los falsos votos de San Millán, documento que la doctora Elena Barrena considera redactado entre 1140-1143²⁷, se menciona que diversos núcleos cántabros debían contribuir al monasterio con pescado y aceite —que suponemos sería extraído de las ballenas—: «*Colindres, Lareto: singulos utres oleil Pelagos, per omnes domus, singulos pices/ Agorienzo, Samano, Campigo cum suis villis ad suas alfoces pertinentibus: per omnes domus singulos pisces*»²⁸.

Se puede suponer que, a principios del siglo XII, se estableció un incipiente circuito comercial entre Baiona y los pequeños núcleos costeros del litoral cantábrico peninsular. Existen diversos indicios —algunos ya mencionados—, que nos permiten vislumbrar este hecho. En este sentido, es muy significativo que la pequeña iglesia de San Andrés de Astigarribia fuese consagrada por el obispo de Baiona en 1108: «*Pro iussione Blasci abbatis Sancti Emiliani, fuit consecrata eclessia Sancti Andree apostoli, in Stigarrivia, in fine Viscahie, a Bernardo episcopo de Sancta Maria de Lapurde et prior in eodem monasterio Petrus monachus*»²⁹.

Elena Barrena enmarca este hecho en el contexto de disputas jurisdiccionales y políticas que se producen, durante los siglos XI y XII, entre los reinos de Navarra y Castilla y los obispados de Calahorra, Pamplona y Baiona, por el dominio de los actuales territorios de Gipuzkoa y Bizkaia. En este sentido, señala que la franja septentrional de Gipuzkoa, desde Donostia hasta el río Deba perteneció desde 1105 hasta la segunda mitad del siglo XII a la diócesis baionesa³⁰.

Es en este contexto cuando se produciría el asentamiento de contingentes gascones en la zona septentrional de la actual Gipuzkoa, según la misma autora. Este dato reafirma nuestra teoría sobre el contacto entre Baiona y el resto de la costa vasca y la transmisión de las técnicas navales, siendo indicativo del interés de Baiona por controlar diversos territorios del litoral peninsular, en los que se están desarrollando una serie de explotaciones pesqueras. Esta extensión de los intereses pesquero-comerciales baioneses por el litoral vasco, se vislumbra más nítidamente a fines del siglo XII, a través de textos como el fuero de fun-

24. Ibidem, doc. 209.

25. TENA, M.S.: Op. cit., p. 76.

26. ETXEBERRIA, A.: «Hallados restos de una necrópolis en la torre de la parroquia», *El Diario Vasco*, (1997-VI-13), p.23.

27. BARRENA, E.: *La formación...*, Op. cit., p. 142.

28. UBIETO ARTETA, A.: Op. cit., doc. 22.

29. LEDESMA RUBIO, M.L.: Op. cit., doc. 325.

30. BARRENA, E.: *La formación...*, Op. cit., pp.281-294.

dación de San Sebastián o la concesión de algunos derechos sobre las ballenas capturadas en Biarritz a Vital de Biele, burgués de Baiona, por Juan «Sin Tierra» de Inglaterra, en 1199³¹.

Estos acontecimientos nos están mostrando también un progresivo interés de los poderes señoriales (monasterios y obispos) y de las monarquías por el desarrollo de las infraestructuras marítimas en sus respectivos dominios. Toman conciencia de que dichas infraestructuras, además de una importante fuente de riqueza, procedente de la pesca y del incipiente comercio, son un inigualable instrumento de fortalecimiento de su poder político y militar. Recordemos, en este sentido, la campaña de Alfonso I «el Batallador» contra Baiona en 1130-1131.

Nuevamente, el caso de Astigarribia nos ofrece pistas sobre los conflictos de intereses que en este área se estaban gestando. En la segunda mitad del siglo XI, se produjo en la Península la progresiva sustitución de la liturgia y el estilo artístico mozárabe-visigótico por los románicos. El rito y el estilo románicos, tras penetrar inicialmente en Navarra y Aragón, fueron adoptados oficialmente en Castilla en 1080. La introducción y adopción del rito romano fue motivado por una serie de condicionantes muy a tener en cuenta. Por una parte, los grandes monasterios, que mediante las numerosas donaciones se habían transformado en grandes propietarios de tierras y rentas, tuvieron que acomodarse a las nuevas condiciones económicas y sociales —generadas, sobre todo, por la aparición de las villas y el fortalecimiento de la burguesía, y también por la necesidad de una adecuada administración de los grandes dominios monasteriales—, mediante una reorganización y racionalización de la vida monástica y religiosa. Las nuevas formas de vida monástica que fueron generalizándose en esta época eran indispensables para la pervivencia de los grandes monasterios. Por otra parte, la monarquía, inmersa en un proceso de fortalecimiento de su poder, fomentó el cambio de rito con el propósito de unificar la iglesia, y de procurarse una jerarquía eclesiástica leal a la Corona, así como el apoyo de los poderes católicos europeos.

A pesar de todo se constata que el anterior rito y estilo mozárabe no fue completamente eliminado. Algunos miembros de la iglesia continuaron su práctica, como medio de diferenciación, de defensa y aún de oposición a la progresiva influencia religiosa románica, proveniente de Francia. Además la antigua tradición religiosa estaba respaldada por poderes e intereses muy fuertes que no se podían ignorar, y el cristianismo indígena la identificaba con la idea de la unidad política visigoda, valiosa para el poder en alza de los reyes. De modo que la iglesia mozárabe no fue abolida, sino reconocida dentro del nuevo orden eclesiástico³².

En este sentido, llama poderosamente la atención el hecho de que la iglesia de San Andrés de Astigarribia, donada a San Millán de la Cogolla entre 1080 y 1086³³, como hemos indicado, consagrada en 1108 por el obispo de Baiona, y ubicada en lo que desde 1076 constituía la frontera entre el reino castellano y el navarro y desde 1105 en la frontera de las diócesis de Calahorra y Baiona, fuese construida en estilo mozárabe. Consideramos que este hecho es indicativo quizás de una actitud defensiva del monasterio de San Millán de la Cogolla o del obispado de Calahorra ante el expansionismo del obispado baionés, o quizás un elemento simbólico delimitador de las influencias castellanas —donde más tardíamente perduró el rito mozárabe—, frente a las navarras —de los primeros en adoptar el rito romano—. De todas maneras, San Andrés de Astigarribia constituye un interesantísimo ejemplo de los poderosos intereses —en ocasiones contrapuestos— que se estaban generando en el litoral vasco.

Otro hecho que delata el progresivo interés de los poderes políticos en procurarse infraestructuras náuticas o, cuando menos, de ganarse aliados que dispongan de las mismas es la política matrimonial que emprenden los soberanos de Aquitania y de los reinos cristianos peninsulares. Desde fines del siglo XI, se intensifican las uniones matrimoniales con príncipes y grandes señores normandos, y aumenta su participación en las luchas de Reconquista contra los musulmanes. Sancho Ramírez de Aragón y Navarra (1063-1094) casó con Felicia de Roucy, hija del noble normando Hilduin de Roucy; el hijo de ambos, Alfonso I «el Batallador», contó con aliados normandos que le ayudaron en las conquistas que emprendió, como su primo Rotrou de Perche; Margarita, hija de García «el Restaurador» de Navarra, tomó por esposo en 1146 a Guillermo I, rey de Sicilia desde 1154; Alfonso VIII de Castilla se desposó en 1170 con Leonor de Plantagenet; Berenguela, hija de Sancho VI «el Sabio» de Navarra tomó en matrimonio en 1191 a Ricardo Corazón de León³⁴.

31. BIKANDI, J.J.: «Aspectos sociales de la actividad pesquera», *Itsasoa*, IV, Etor, San Sebastián, p. 162.

32. SCHAPIRO, M.: Op. cit., pp.37-83.

33. LEDESMA RUBIO, M.L.: Op. cit., doc. 150.

34. DEFOURNEAUX, M.: Op. cit, p.40; GOYHENECHÉ, E.: Op. cit., pp.131-164; LACARRA, J.M.: *Historia política...*, Op. cit., pp.25, 83-84, 98-100; NELSON, L.H.: Op. cit.

Pero el caso más significativo es el matrimonio de Leonor de Aquitania con Enrique de Plantagenet en 1152 y la consecuente unión del ducado de Gascuña-Aquitania a la dinastía Plantagenet, monarcas ingleses. A partir de esta fecha, Baiona, en la que se constata la presencia de embarcaciones y constructores navales ya en 1130 —como ya hemos analizado—, se inserta en las redes comerciales del Atlántico, potenciando su incipiente flota, hasta convertirse, en los últimos decenios del siglo XII, en una verdadera entidad naval. Prueba de la intensificación de los intercambios entre «Vasconia» e Inglaterra es el reglamento de naufragios otorgado por el rey Enrique II de Inglaterra en 1174³⁵.

En el siglo XII, el principal producto de exportación de Gascuña a Inglaterra es el vino. En el siglo XI, Flandes e Inglaterra se aprovisionan de vino de Normandía, pero también del de Gascuña, a partir del matrimonio de Leonor de Aquitania y Enrique de Plantagenet. Tras la conquista de Rouen y de Normandía por los franceses en 1214, Gascuña será exclusiva proveedora de vino para Inglaterra. Otro producto que se exporta desde Baiona a Inglaterra es el hierro, a cambio de trigo, arenques, estaño, etc.³⁶

2.2. San Sebastián y las villas del litoral

A partir de la segunda mitad del siglo XII y durante los siglos XIII y XIV se fundarán las villas del litoral vasco peninsular, con las que, por una parte, culmina el proceso de poblamiento y organización del litoral, y, por otra, se intensifica el intervencionismo monárquico, con el propósito de fortalecer las infraestructuras navales de sus dominios.

Tal vez, con el mismo propósito de fortalecer sus incipientes medios navales, por medio de la inserción en las redes comerciales de una potencia naval, ya consolidada, como es Baiona —que dinamiza las relaciones comerciales que se producen en el Golfo de Bizkaia—, Alfonso VIII recurre a la alianza matrimonial, casándose en 1170 con la hija de Leonor de Aquitania y Enrique de Plantagenet, Leonor de Plantagenet, recibiendo en dote el ducado de Gascuña; que, sin embargo, no podrá disfrutar.

En la misma línea, Sancho VI «el Sabio» de Navarra, funda hacia 1180 la villa de San Sebastián. Con esta fundación pretende el fortalecimiento de la incipiente flota donostiarra, formada —en nuestra opinión— gracias a los contactos mantenidos, desde inicios del siglo XII, con navegantes de Baiona, flota cuya existencia atestigua el propio texto del fuero: «*Similiter volo et dono per fuero quod proprie naves de Sancto Sebastiano sint franqs et libere et ingenue, quod non dent portague nec lezdam*»³⁷.

Para conseguir el deseado fortalecimiento de la flota donostiarra, pretende integrarla en los principales circuitos comerciales marítimos del Atlántico, para lo que se procura el acercamiento y alianza a una potencia marítima ya consolidada, como es Baiona. Efectivamente, para atraer a los comerciantes baioneses hacia Donostia, les libera del pago de la lezda por los productos que vendan en ella: «*Hoc solummodo retineo: quod si aliquis de populoribus ad Bayonam trosellos vel aliquam mercatoriam comparaverint, et per Sanctum Sebastianum transierint ut in alio loco vendant predictam mercaturiam, donet lezdam. Sed si in Sancto Sebastiano vendiderit predictam mercaturiam, non det lezdam*»³⁸.

En esta última noticia queda patente el deseo de atraer a los comerciantes de Baiona hacia Donostia. Paralelamente, Alfonso VIII de Castilla funda en Cantabria las villas de Castro Urdiales, Santander (1187) y Laredo (1200). El deseo de acercamiento a Baiona de Alfonso VIII, en cambio, —que queda patente por la obtención en dote de Gascuña—, fracasó ante la oposición de la ciudad a someterse al castellano³⁹. Tras la conquista de lo que actualmente constituye Gipuzkoa, en 1200, se consolidó la política fundadora de Alfonso VIII en el País Vasco: Hondarribia en 1203, Mutriku y Getaria en 1209⁴⁰; todas ellas con fuero de Donostia.

Es decir, podemos afirmar que el monarca trata, nuevamente, de fomentar las nuevas fundaciones, enlazándolas con una nueva potencia naval, ya consolidada, que no es otra que Donostia. Habiendo fracasado su intento de acercamiento a Baiona, será Donostia, que contaba ya con una importante flota y participaba activamente en las rutas comerciales atlánticas, la importante base naval y comercial, de cuya mano se integrarán las nuevas villas, que se van creando, en las rutas comerciales marítimas. La concesión del fuero de Donostia a la mayoría de las villas que se fundan en el litoral, no sólo gipuzkoano, sino inclu-

35. RYMER, T.: Op. cit., p.12.

36. GOYHENECHÉ, E.: Op. cit., pp.412-425.

37. LACARRA, J.M.: *Fueros derivados...*, Op. cit., p.270.

38. *Ibidem*, p.269.

39. LACARRA, J.M.: *Historia política...*, Op. cit., pp.98-101.

40. BARRENA, E.: *La formación...*, Op. cit., p.374.

so cántabro, denota ese empeño de enlazar jurídicamente las nuevas fundaciones portuarias con Donostia, de manera que pertenezcan a su familia de fueros —con lo que ello implicaba en la Edad Media— y gocen de los mismos privilegios que procuraron el crecimiento económico de Donostia.

El propósito de Alfonso VIII de acceder a las rutas marítimas comerciales atlánticas, se hace patente en el reglamento de naufragios que concedió en 1181. De manera similar a lo dispuesto por Enrique II de Inglaterra en 1174, el rey castellano ordena, en un privilegio otorgado a la diócesis de Burgos, que todos los productos recuperados de naufragios sean devueltos a sus legítimos dueños: «*Mando, insuper, uoueo et concedo in perpetuum quod nullus naufragus in toto regno meo periculum ammissionis rerum suarum incurrat, et omnes naufragi, undecumque ad regnum meum aplicuerint, libere et absoluti cum omnibus rebus suis quas de naufragio eripere poterunt, ad quascumque partes uoluerint, secure ualeant sine omni molestia, uiolentia et inuasionem proficisci*»⁴¹.

2.3. Características de las embarcaciones vascas de los siglos XI y XII

Para conocer las características de los primeros barcos que los vascos construyeron o utilizaron en los dos siglos que hasta ahora hemos estudiado, contamos con una serie de representaciones de embarcaciones que, hasta el momento, han sido escasamente utilizadas por los historiadores, cuando no ignoradas. Anteriormente se ha señalado que resulta peligroso el uso de la iconografía medieval a la hora de reconstruir las características de las embarcaciones medievales, especialmente si no son contrastadas por otro tipo de fuentes⁴².

En los anteriores apartados, hemos tratado de establecer un modelo hipotético de la llegada y difusión de las técnicas de construcción naval nórdicas en el País Vasco. A continuación trataremos de contextualizar en ese modelo las representaciones iconográficas.

Todas ellas se deben situar entre mediados del siglo XII —San Juan de la Peña— y comienzos del XIII —San Lorenzo de Vallejo—, período en el que, como ya hemos analizado, se atestigua la existencia de una incipiente flota en el País Vasco peninsular y de una potente flota en el continental.

Además —y esto debe ser enfatizado— todas estas representaciones pertenecen a templos que se hallaban bajo el dominio de instituciones eclesiásticas que, durante los siglos XI y XII, mantuvieron importantes conexiones e intereses en el litoral.

En capítulos anteriores hemos visto el importante papel organizador y repoblador que el monasterio de San Juan de la Peña ejerció en el litoral cántabro, y el conjunto de bienes e intereses económicos que tuvo en San Juan de Gaztelugatxe, Bakio, Bermeo, Aia y Elkano.

Santo Domingo de la Calzada, desde 1137 fue adscrito a la Diócesis de Calahorra-Nájera, al que pertenecía gran parte de la actual Bizkaia. Hacia 1142 se produce una fuerte disputa jurisdiccional entre el obispo de Calahorra y el abad de Santa María de Nájera —otro de los grandes cenobios organizadores y repobladores del litoral—, por la pertenencia de la jurisdicción episcopal. Como consecuencia de ello, el abad de Nájera fue expulsado y el obispo se apoderó del solio episcopal de Nájera, sustituyendo a los monjes por canónigos. Pero el rey Alfonso VII restituye a los monjes, con lo que los canónigos se trasladan a Santo Domingo de la Calzada. Durante la segunda mitad del siglo XII, Santo Domingo de la Calzada, creció mucho en importancia y recibió bienes de los reyes de Castilla y de Navarra, siendo, por fin, elevada en 1236 a catedral, residiendo los obispos en Calahorra y Santo Domingo, alternativamente⁴³.

Santo Domingo de la Calzada, que murió en 1109, es un santo protector de peregrinos, constructor de calzadas y puentes, y repoblador de tierras abandonadas, al estilo de otros santos y abades de la época como Santo Domingo de Silos, Lesmes, Iñigo de Oña, etc. Santos estrechamente vinculados a las peregrinaciones y que en aquella época conocieron gran difusión y fama. De manera que los lugares de enterramiento de estos santos se transformaron en meta y objetivo de peregrinaciones, al estilo de Compostela. Hay que tener en cuenta que el fenómeno de las peregrinaciones estaba estrechamente ligado al comercio medieval⁴⁴. Podemos considerar que enclaves como Santo Domingo de la Calzada se convirtieron en

41. GARRIDO GARRIDO, J.M.: Op. cit., doc.216.

42. Véase sobre el tema: ALBERDI, X.: «Orígenes de la construcción naval en el Cantábrico a través de las representaciones iconográficas románicas», *Actas de las Jornadas sobre minería y tecnología en la Edad Media peninsular*, Fundación hullera vasco-leonesa, León, 1996, pp.453-462.

43. ALVAREZ-COCA GONZALEZ, M.J.: Op. cit., pp.41-43.

44. SCHAPIRO, M.: Op. cit., p.82, nota 209.

importantes polos de atracción comercial, a los que podían acudir mercaderes que comerciaban con los pequeños enclaves portuarios, ubicados en su propia diócesis.

La Colegiata de Santa María de Tudela, aunque perteneciente a la diócesis de Tarazona, tuvo grandes disonancias con el obispo por este motivo y, en consecuencia, los reyes de Navarra favorecieron su crecimiento e independencia respecto de Tarazona. A ello se debe también el hecho de que el obispo no acudiera a consagrarla⁴⁵. Tudela, en cuya conquista participaron contingentes normandos y aquitanos, fue una de las principales ciudades de Navarra y, durante los siglos XII y XIII sede de la corte, en numerosas ocasiones, por lo que, aunque indirectamente, tuvo cierta relación con el actual litoral gipuzkoano, que por aquellos años estaba bajo el dominio navarro. También hay que tener en cuenta que era otro importante mercado de la época.

Relación más directa con el litoral tienen las representaciones de las biblias de Fernando P. de Funes, elaboradas en Pamplona y, sobre todo, las del arzobispo Rodrigo Jiménez de Rada, nacido en Navarra, activo político, militar e historiador, que debía conocer las embarcaciones de la época.

Los valles de Mena y Losa, limítrofes con Bizkaia y con el valle alavés de Valdegovía, formaban parte de dos importantes vías de comunicación, entre el litoral cantábrico y la meseta castellana, durante los siglos XI y XII. Por el valle de Mena transcurría la vía romana que comunicaba Herrera de Pisuerga con Castro Urdiales, usada aún en la Edad Media. Este valle aparece muy vinculado a Bizkaia, tanto institucionalmente —el valle gozó de los fueros de Bizkaia hasta 1260— como artísticamente. Un elemento característico del románico tardío del valle de Mena son los tímpanos de las portadas, en los que se aprecian —al igual que en las esculturas de San Pantaleón— influencias del tímpano de la iglesia de Santurtzi, también de fines del siglo XII. Se ha considerado que este tipo de esculturas son de influencias marítimas «nórdicas»⁴⁶.

Además de estas vinculaciones artísticas, hay que tener en cuenta que la iglesia de San Lorenzo de Vallejo fue donada a la Orden de San Juan de Jerusalem por doña Andrequiña de Mena, a principios del siglo XIII. Esta Orden tuvo en Vallejo una encomienda a la que perteneció también la iglesia de San Pantaleón de Losa. Aunque de forma menos clara que en los anteriores casos, destaca el interés de acercamiento de la Orden de San Juan de Jerusalem —que incluso llegó a poseer seles en Oiartzun, desde finales del siglo XIII—, por medio de la presencia en algunas rutas que conducen al litoral.

Valdegovía durante la Edad Media fue una zona de paso por la que transcurría la ruta que comunicaba el Ebro con la costa a través del río Omecillo. La ruta continuaba por el valle de Berberana y el puerto de Orduña, o por los vecinos valles de Mena y Losa. Esta ruta, junto con otras que pasaban por Valdegovía, fue frecuentada por los comerciantes de sal, extraída en Salinas de Añana. Precisamente, junto con otras aldeas fue integrada a la villa de Salinas de Añana en 1290⁴⁷.

Las 17 representaciones de embarcaciones que estudiaremos son las siguientes:

- Frescos de la iglesia de los Santos Julián y Basilisa de Bagüés (Huesca), de la primera mitad del siglo XII.
- Capitel doble en el pilar del ángulo noroeste del claustro del monasterio de San Juan de la Peña (Huesca), con la figuración de la vocación de los apóstoles subidos a dos barcas en el lago Tiberiades, dataado a mediados del siglo XII, entre 1145-1175.
- Capitel del tercer pilar exento de la girola, del lado del evangelio de la catedral de Santo Domingo de la Calzada (La Rioja), con la representación doble de los milagros de Cristo caminando sobre las aguas y la aparición de Cristo resucitado a los apóstoles que se hallan pescando, construido entre 1158-1180.
- Capitel de la portada de la virgen de la catedral de Tudela (Navarra) representando a Cristo caminando sobre el agua, fechado entre 1168-1188.
- Capitel de la crujía norte del claustro de la catedral de Tudela, con la figuración del traslado del cuerpo de Santiago a Compostela, datado entre 1180-1194.
- Capitel de la portada del Juicio de la catedral de Tudela (Navarra) representando el arca de Noé, construido entre 1194-1200.
- Miniaturas en la «Historia Eclesiástica» de la Crónica de Rodrigo Jiménez de Rada, con dos representaciones del Arca de Noé de fines del siglo XII⁴⁸.
- Miniatura de la Biblia elaborada por Fernando Pérez de Funes para Sancho el Fuerte de Navarra, 1197⁴⁹.

45. ALTADILL, J.: «Navarra», VV.AA.: *Geografía General del País Vasco*, Carreras y Candi, Barcelona, pp.784-785.

46. LOJENDIO, L.M. de y otros: Op. cit., pp.140-148.

47. LÓPEZ OCARIZ, J.J.: Op. cit., p.46.

48. MENTRÉ, M.: Op. cit., vol.2, p.312.

49. LEIZAOLA, J.M.: Op. cit., vol.1, pp.166-167; BUCHER, F.: *The Pamplona Bibles*, (edición facsímil), Londres, 1970.

- Capitel de una ventana de la iglesia de San Millán de Astulez, en el valle de Valdegovía (Araba), representando un barco con tres personajes, de fines del siglo XII.
- Capitel de la arcada inferior del tramo norte de la iglesia de Santa María de Siones, en el valle de Mena (Burgos), con una idéntica representación del s. XII.
- Capitel de la portada de la iglesia de San Pantaleón de Losa, en el valle de Losa (Burgos), con la figuración de la escena de Jonás, de fines del XII y principios del XIII.
- Capitel de la nave de la iglesia de San Lorenzo de Vallejo, en el valle de Mena (Burgos), representando un barco con personajes, de inicios del siglo XIII.
- Frescos del monasterio de Sigena (Huesca), con tres representaciones del arca de Noé, del primer tercio del siglo XIII.

El problema con que nos encontramos a la hora de valorar estas representaciones, es el de discernir si son fruto de lo observado por el artista en la realidad o si, por el contrario, son meras reproducciones de modelos iconográficos difundidos por toda Europa occidental. Aunque es esta una cuestión que no podemos dilucidar por completo con los datos de que disponemos, en algunos de los casos contamos con datos suficientes que nos permiten su adecuada valoración.

En este sentido, debemos constatar un hecho muy significativo que nos ha permitido aceptar las representaciones que estudiamos como una fuente válida para el conocimiento de las características de las embarcaciones cantábricas de los siglos XI y XII. Observamos que los artistas de las diversas regiones peninsulares, y aún europeas, no representan los mismos modelos de embarcaciones. Se pueden distinguir, atendiendo a esta diferencia, básicamente, dos grandes zonas: 1) Regiones peninsulares y de otras zonas de Europa que basculan hacia el Atlántico, en las que constatamos representaciones de embarcaciones muy similares a las que estudiamos; en todas ellas en los cascos de las embarcaciones aparecen trazadas líneas transversales que representan tablas de madera superpuestas a forro de tingladillo. 2) Regiones que basculan al Mediterráneo (Cataluña), en las que se representan embarcaciones que en ningún modo se parecen a las anteriores⁵⁰.

La representación más antigua que estudiamos es la de la iglesia de los Santos Julián y Basilisa de Bagüés. Desde 1030 pertenecía al monasterio de San Juan de la Peña, pero la actual iglesia fue construida entre 1070 y 1080, siendo decorada con frescos durante la primera mitad del siglo XII. Este es un claro ejemplo de patronazgo artístico ejercido por el monasterio de San Juan de la Peña, en las iglesias que le pertenecen; sólo así se comprende el amplio programa iconográfico desplegado en Bagüés, inspirado claramente en un ambiente intelectual culto. El artista de Bagüés se formó, probablemente en el taller de Poitiers, con influencias de los frescos de la cripta de Saint Savin-sur-Gartempe⁵¹.

Si observamos las características de la pequeña embarcación representada en Bagüés, similar a una barca, nos damos cuenta de que difícilmente pudo ser inspirada por un modelo real. Es, realmente, rudimentaria —en contraste con otros objetos como la vestimenta, de gran realismo—, sin quilla ni otro detalle constructivo, salvo las fajas que recorren toda la embarcación representando el forro de tingladillo. Esta hipótesis se refuerza si tenemos en cuenta que en los frescos de Saint Savin-sur-Gartempe encontramos una hermosa representación de una nave nórdica⁵². Puede que el artista de Bagüés hubiese visto la embarcación representada en Saint Savin y la introdujese en su obra, como un motivo iconográfico más, sin preocuparse de los detalles técnicos de la nave. Hemos de decir, por tanto, que la representación de Bagüés no es una apropiada fuente para el conocimiento de las embarcaciones del siglo XII.

Con una idéntica problemática nos hallamos a la hora de valorar las representaciones de las embarcaciones del monasterio de Sigena. El monasterio fue erigido entre 1183-1188, y las pinturas fueron realizadas durante el primer tercio del siglo XIII. Son pinturas de evidente influencia inglesa, en concreto, del taller de Winchester; algunos tratadistas incluso las atribuyen al maestro de la Hoja Morgan⁵³. Efectivamente, si atendemos a las tres representaciones del arca de Noé de los frescos de Sigena, enseguida nos percatamos de que el autor ha representado drakkars vikingos, quizás basándose en representaciones de barcos vikingos de épocas anteriores; constituyen las mejores representaciones pictóricas de estas naves.

50. Véanse, por ejemplo, diversas representaciones de embarcaciones de Cataluña, contenidas en varios conjuntos artísticos como el Frontal de Estet, el Frontal de San Clemente de Tahull, o los frescos de la iglesia de Sant Pere de Sorpe. Nos atrevemos a decir que en estas representaciones las embarcaciones están construidas a tope, siendo la proa y la popa asimétricas, con mástiles y vela triangular inversa, en algunos casos. ALCOLEA, S.; SUREDA, J.: *El románico catalán. Pintura*, Juventud, Barcelona, 1975, p.126, 178; BORRAS GUALIS, G.M.; GARCIA GUATAS, M.: *La pintura románica en Aragón*, Caja de ahorros de la Inmaculada y Fundación General Mediterránea, Zaragoza, 1978, p.369; SUREDA, J.: *La pintura románica en Cataluña*, Alianza, Madrid, 1981, p.163, 223, 342.

51. LAPEÑA PAUL, A.I.: Op. cit., pp.308-310.

52. OURSEL, R.: *La pintura románica*, Ed. Encuentro, 1980.

53. SUREDA, J.: Op. cit., pp.352-357.

Otras representaciones que resultan problemáticas a la hora de ser usadas como fuente para el conocimiento de las características de las embarcaciones medievales, son las insertas en miniaturas. Concretamente, en las representaciones de Fernando Pérez de Funes y de la crónica de Rodrigo Ximénez de Rada, no se puede, claramente, discernir el sistema constructivo de las embarcaciones. Aunque, con sus proas y popas simétricas, son de formas análogas a las restantes representaciones que estudiamos, es imposible conocer —sobre todo en el caso de Fernando Pérez de Funes—, si están construidas a tope o a tingladillo. Este es un problema superado, obviamente, en las representaciones escultóricas.

El resto de las representaciones que analizamos, en cambio, constituyen, a nuestro entender, una fuente válida para el conocimiento del tema que nos ocupa. Aunque, ciertamente, debido a que las distintas representaciones no reflejan con idéntica exactitud las características y detalles técnicos de las embarcaciones, desde el punto de vista de la tecnología naval, no revisten del mismo valor. Este hecho es muy evidente en la embarcación de la iglesia de San Millán de Astúlez, de factura bastante rudimentaria, y que al parecer constituye una imitación de las preciosas representaciones de los vecinos valles de Losa y Mena. Las representaciones de la catedral de Tudela, en cuanto a la plasmación de las características técnicas de las embarcaciones, también son de segundo orden.

Todas las representaciones que analizamos presentan una serie de características comunes, afines a las naves vikingas, de manera que pueden ser catalogadas como embarcaciones nórdicas.

Lo primero que destaca es el hecho de que el principal sistema de propulsión es el remo. De ello se podría deducir que se trata de representaciones de pequeñas lanchas de pesca. No obstante, aunque en tres casos —Santo Domingo de la Calzada, Santa María de Siones y San Millán de Astúlez— aparecen realizando labores de pesca, no por ello debemos deducir que todas representan embarcaciones de reducidas dimensiones. En este particular, debemos tener en cuenta el carácter esquemático y aún estandarizado de las representaciones, puesto que el tamaño de los personajes embarcados no se corresponden, proporcionalmente, con el de las naves. En la de San Lorenzo de Vallejo aparecen embarcados un gran número de personajes en una nave sin arboladuras, pero con un piloto a popa gobernando la nave mediante un timón de espadilla. En algunas de las embarcaciones representadas en la Biblia de Fernando Pérez de Funes, conservada en Amiens, aparecen también, embarcados, gran número de personajes; sólo una de ellas dispone de mástil.

De todo ello, podemos deducir que las primeras embarcaciones medievales que surcaron el Cantábrico, eran esencialmente propulsadas a remo, aunque con vientos favorables podrían usar mástiles y velas. Suponemos que eran embarcaciones usadas tanto para la pesca como para el transporte de mercancías u operaciones bélicas —recordemos el asedio a Baiona—.

Al carecer de arboladuras fijas, no contaban tampoco con cubierta y eran gobernadas por un remo a modo de timón de espadilla. Son, por tanto, embarcaciones aptas para la navegación de cabotaje.

En cuanto a las características constructivas de los cascos, se constatan la proa y popa simétricas, roda y codaste levantados y forro de tingladillo, representando las hiladas de las tablas en forma de bandas o fajas paralelas que recorren el casco de proa a popa.

Estas grandes similitudes con las naves nórdicas, se manifiestan asimismo, en el campo decorativo, en las dos naves de San Juan de la Peña —significativamente las representaciones más antiguas—. Ambas embarcaciones albergan decoraciones reticulares —piel de serpiente, como en el caso de los drakkar—, desde la línea de flotación hasta el extremo superior de la roda y el codaste. La embarcación de San Lorenzo de Vallejo, de fines del XII y principios del XIII, en cambio, porta un crucifijo en proa; motivo decorativo cristiano que reaparecerá en el XIII.

Tal como anteriormente se ha señalado, la fundación de villas en puertos del litoral vasco, durante el siglo XIII, supuso la potenciación de la construcción naval, así como un crecimiento de la flota.

Prueba de la gran importancia, tanto económica como estratégica, que la construcción naval había alcanzado durante la segunda mitad del siglo XIII, es el privilegio que Alfonso X otorgó a los habitantes de Getaria, en 1270, autorizándoles a cortar madera —recurso absolutamente fundamental en la época—, en cualquier monte de Gipuzkoa. Es a la vez la primera medida proteccionista naval que contamos en Gipuzkoa, pues prohíbe la exportación de madera y su uso para leña⁵⁴. Este documento es demostrativo de la creciente demanda de madera. El rey la concede con el propósito de asegurarse las construcciones navales⁵⁵.

54. MARTINEZ DIEZ, G.; GONZALO DIEZ, E.: Op. cit., doc.32.

55. ARAGON, A.: «La importancia de la madera en la tecnología medieval en Gipuzkoa», *Actas de las I jornadas sobre minería y tecnología en la Edad Media peninsular*, Fundación hullera vasco-leonesa, León, 1996, pp.463-470.

3. ESTADO DE LA CUESTIÓN SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LOS SIGLOS XIII, XIV Y XV

Como se ha mencionado arriba, el tema de la construcción naval medieval ha sido insuficientemente estudiado por la historiografía vasca, de manera que, aún en nuestros días, se recurre a los mitos y tradiciones a la hora de suplir muchas de sus lagunas.

La principal causa de esta situación, es el escaso uso de fuentes de información propiamente científicas, por parte de los autores que han abordado estos temas, aunque hay que destacar la existencia de notorias excepciones.

La escasez de la documentación medieval en los archivos de las provincias marítimas vascas, inexistente para cronologías anteriores al siglo XIII, y muy escasa para las posteriores, parece ser la causa de que apenas se haya recurrido a su uso. Esta carencia es aún más grave si consideramos que, diversos archivos peninsulares y sobre todo de países extranjeros, con los que los marinos vascos sostuvieron relaciones comerciales, durante la Edad Media, como Gran Bretaña, Francia, Bélgica e Italia, contienen abundante documentación de los siglos XIII, XIV y XV. En muchas ocasiones, además, estos fondos han sido publicados en repertorios documentales.

Las mismas objeciones se observan en cuanto al uso de las fuentes arqueológicas. La arqueología medieval y subacuática son dos disciplinas que han conocido escaso desarrollo en las provincias marítimas vascas. Aunque en los últimos años se están realizando importantes descubrimientos, son aún insuficientes, y más en el tema que tratamos. De todas maneras, en otros países europeos han experimentado un mayor desarrollo, obteniendo resultados muy satisfactorios. A pesar de todo, dichos resultados no han sido tampoco utilizados por la historiografía vasca, que ha continuado limitando sus investigaciones a los estrechos límites geográficos vascos.

Idéntica limitación se constata en cuanto al uso de las fuentes iconográficas. A pesar de constituir, en ocasiones junto con los mitos y tradiciones, la principal fuente a la que han recurrido los investigadores, la historiografía vasca, generalmente ha limitado sus investigaciones a las representaciones iconográficas contenidas o generadas exclusivamente en los territorios marítimos vascos, ignorando otras representaciones ubicadas en otros territorios cercanos de la Península o de Francia.

Se constata, también, que, en general, estos trabajos se circunscriben, cronológicamente a los siglos XIII, XIV y XV, abandonando los períodos anteriores en la nebulosa de los mitos y tradiciones.

Llama poderosamente la atención que, dentro del conjunto de la construcción naval medieval, hay unos temas que han gozado de especial predilección por parte de los que los han estudiado. El escaso uso de fuentes científicas provoca que apenas haya consenso alguno entre los distintos autores, a la hora de establecer las tipologías, denominaciones, cronología, etc., de las distintas embarcaciones.

1) Por una parte, observamos que los distintos autores, muchas veces sin contar con datos fehacientes, e impulsados por sentimientos extra-científicos, barajan fechas, en ocasiones descabelladas, de manera que atribuyen cronologías muy diversas y contradictorias a embarcaciones idénticas. Así por ejemplo, al tipo de embarcación representada en el sello de Donostia y en otros similares, Leizaola le atribuye una cronología que va desde 1180 hasta 1212, mientras que Laburu la califica como nave oceánica de fines del siglo XII. Larrañaga, por su parte, considera que pertenece al siglo XIII⁵⁶.

2) Otra de las cuestiones en la que ponen mucho énfasis, muchas veces ignorando estudios y descubrimientos realizados en otros países europeos, es intentar demostrar que fueron los vascos los primeros que utilizaron veleros puros y el timón de codaste o, al menos, que las representaciones más antiguas de dichos ingenios se hallan en el País Vasco, lo cual origina nuevos enfrentamientos. Así, si Leizaola trata de demostrar que los vascos fueron los descubridores del velero puro en el Atlántico, Laburu sostiene que la más antigua representación del timón de codaste se halla en la catedral vieja de Vitoria-Gasteiz. Larrañaga, en cambio, sostiene que dicha innovación técnica se introdujo en el País Vasco en las últimas décadas del siglo XIII⁵⁷.

Estos autores, muchas veces impulsados por sentimientos patrióticos tratan de demostrar la primacía de los vascos, en el descubrimiento de algunas innovaciones técnicas, pero no se percatan de que en toda la Europa atlántica imperaba una similar cultura naval, de manera que las innovaciones que en una comunidad se produjesen se difundían con rapidez al resto.

56. LABURU, M.: «Jalones...», Op. cit., vol.1, p.256; LARRAÑAGA, K.: Op. cit., p.336; LEIZAOLA, J.M. de: Op. cit., vol.1, p.39.

57. LABURU, M.: «Jalones...», Op. cit., vol.1, pp.260-261; LARRAÑAGA, K.: Op. cit., p.336; LEIZAOLA, J.M. de: Op. cit., vol.1, p.23, 50.

3) La denominación y definición tipológica de las distintas embarcaciones es tarea muy dificultosa y origen de nuevas contradicciones entre los autores. El problema es consecuencia del escaso carácter específico de las fuentes escritas medievales. De manera que en algunas ocasiones atribuyen diversas denominaciones a un mismo tipo de embarcación, y en otras utilizan una denominación de forma genérica.

Aunque tratadistas como Casado Soto han tratado de dilucidar el problema⁵⁸, es necesaria la combinación de fuentes documentales, arqueológicas e iconográficas para ser abordado con éxito.

3.1. Evolución de la construcción naval en la Baja Edad Media

A pesar de las deficiencias descritas, uno de los objetivos de este estado de la cuestión es aportar un hipotético proceso evolutivo de la construcción naval, en el País Vasco, durante la Baja Edad Media, partiendo de las aportaciones de los diversos autores que han estudiado el tema. No pretendemos continuar con las contradicciones y divergencias que enfrentan los estudios de los distintos autores, sino que tan sólo nos limitaremos a constatar, a través de este amplio período cronológico, las transformaciones técnicas que experimenta la construcción naval en el País Vasco, así como las necesidades que las originaron y sus consecuencias.

En el anterior capítulo hemos concluido que las embarcaciones del siglo XII recurrían a la propulsión mixta, de remos y velas, según las condiciones meteorológicas imperantes. Si observamos las representaciones de embarcaciones del siglo XIII de que disponemos —básicamente contenidos en diversos sellos céreos de villas del litoral y en algunas del interior, como Donostia, Hondarribia, San Nicolás de Pamplona, Bermeo, semejantes a las de otros puertos europeos, y en diversas obras escultóricas de algunos templos de Vitoria-Gasteiz, Olite, o en las miniaturas del lapidario de Alfonso X «el Sabio», profusamente descritas por los mencionados tratadistas—, percibimos dos grandes cambios gestados en este siglo.

Por una parte, se distinguen nítidamente distintos tipos de embarcaciones, que responden a una diferente funcionalidad. Es muy interesante, al respecto, la advertencia que realiza Casado Soto⁵⁹, de que generalmente los historiadores nos fijamos en los tipos navales más notorios, tanto por su tamaño como por constituir la vanguardia tecnológica de cada época, ignorando los tipos menores y comunes, pero que, numéricamente, constituían el grueso de las flotas. Básicamente, se pueden diferenciar dos tipos de embarcaciones en el siglo XIII:

– Pequeñas embarcaciones utilizadas en la pesca de bajura y transporte de cabotaje, denominados, según su tamaño y función, de distinta manera: pinaza, ballenera, chalupa y batel⁶⁰. Consisten en lanchas de remos que apenas se diferencian de las embarcaciones descritas en el siglo XII, y que se mantienen, casi inalterables, hasta el siglo XVI.

– La gran embarcación de transporte, que Casado Soto denomina nao, consistente en una nave de altura, en la que se irán aplicando toda una serie de innovaciones técnicas que a la postre provocarán su transformación.

Por otra parte, otra gran innovación que en el siglo XIII se produce, es la aparición del velero puro, propulsado por viento, exclusivamente. Este será el principal factor que propicia todas las demás transformaciones que irán surgiendo durante el XIII.

La navegación a vela —si se tiene en cuenta que la navegación deja de ser de cabotaje para pasar a ser de altura— y, sobre todo, cuando se hace a bolina, trajo una serie de problemas que debieron ir solucionándose.

– La navegación a bolina implica que la embarcación se escora a sotavento, con el consiguiente peligro de inundación. Para solucionarlo se recurrió a hacerla estanca, introduciendo la cubierta.

– La arboladura, que hasta ahora había sido reemplazable, se hace fija ante lo innecesario de recurrir a los remos. Los aparejos aumentan sus dimensiones, se introducen los obenques que impiden que la arboladura caiga por la fuerza del viento.

– La navegación a vela exigía también una transformación del sistema de gobierno. El timón de espada no resultaba adecuado para navegar a vela, por lo que apareció el timón de codaste.

58. CASADO SOTO, J.L.: «Los barcos atlánticos...», Op. cit.

59. Ibidem, pp. 239-244.

60. Ibidem, pp.251-253.

A todas luces, en un momento inicial, a comienzos del siglo XIII, se recurre al uso de ambos tipos de timones, según se navegara a remo o a vela, lo que hace que el timón de codaste sea desmontable⁶¹.

Algunas de estas transformaciones, que hemos ido analizando, son apreciables en la embarcación representada en el famoso sello de Donostia. En ella observamos el gran desarrollo de la arboladura, en lo que concierne a sus dimensiones, pues el palo es sostenido por obenques que disponen de flechastes —que permiten a los tripulantes acceder a los aparejos—. Se observa también que tiene cubierta, a juzgar por las cabezas de los baos que asoman en su costado, aunque el casco no ha variado sustancialmente y sigue gobernándose con timón de espadilla.

Lógicamente, estas variaciones morfológicas no son inmediatas, sino que tienen lugar durante un largo período cronológico. Por lo observado, la innovación que más lentamente se generaliza es el timón de codaste. Aunque conocido desde fines del XII y principios del XIII⁶², su uso implicaba la realización de importantes cambios en la morfología de las popas, lo cual supondría que se retardase su generalización.

La aplicación del timón de codaste exigía que la popa de las embarcaciones fuese recta, dejando de ser simétrica a la proa. Esta transformación es palpable en algunas de las representaciones de lanchas de pesca, donde la proa y la popa pasan a ser asimétricas. En el caso de la clave de la parroquia de San Pedro de Vitoria-Gasteiz ya aparece el timón de codaste⁶³. La asimetría es perceptible, asimismo, en la lancha representada en una portada lateral de la misma iglesia, del siglo XIV, o en la lancha ballenera del dintel de una casa de la calle Azara de Zarautz, de principios del XVI; este hecho demuestra que las lanchas de pesca, por las necesidades de su actividad, siguieron manteniendo ambos tipos de timón, adecuados a cada sistema de propulsión.

Las innovaciones descritas permitieron una mayor capacidad de navegación. Este es un proceso cíclico en sí mismo. La inserción en una serie de redes comerciales más amplias, desestimaron la navegación de cabotaje, en favor de la de altura, que propició la necesidad de evolución de las antiguas naves normandas hasta el velero del siglo XIII, el cual seguía evolucionando por las mismas causas. Las propias innovaciones permitían a las embarcaciones aumentar en tamaño, autonomía y aventurarse en un radio de acción más amplio. Aún más, el aumento de las dimensiones y la posesión de cubierta permitió la construcción de superestructuras, inicialmente portátiles, en forma de castillos de defensa.

Hacia fines del siglo XIII, por fin, se realizan las transformaciones necesarias en la popa de las embarcaciones, para adecuarlas al timón de codaste, con lo que se dará origen al tipo de embarcación denominado por diversos autores como coca⁶⁴.

Para conocer las características de estas embarcaciones, disponemos de dos importantísimas representaciones, ubicadas en sendas poblaciones que mantuvieron una especial relación con las actividades marítimas: la nave de la portada de la catedral vieja de Vitoria-Gasteiz, entonces Colegiata de Santa María, datada a principios del siglo XIV⁶⁵, y la representada en una clave de las bóvedas de la catedral de Baiona, elaborada hacia 1325, ampliamente descritas por Laburu⁶⁶.

La principal novedad, con respecto a las naves del XIII, es que la proa y la popa han dejado de ser simétricas, al hacerse la última recta para albergar el timón de codaste.

Estamos ante una nave que ha desechado, completamente, el uso de los remos. Percatados de las enormes ventajas de las velas, los constructores abandonaron sus anteriores plantillas y comenzaron a construir barcos diseñados ya para navegar, exclusivamente, a vela, en los que el timón de codaste es fijo y se desecha, definitivamente, el de espadilla.

Por contra, las pequeñas embarcaciones de pesca, como ya se ha venido diciendo, persisten sin apenas cambios. Disponemos de algunas representaciones del siglo XIV, como la de la portada izquierda de la iglesia de San Pedro de Vitoria-Gasteiz⁶⁷, que apenas se diferencian de las embarcaciones del siglo XIII e incluso de las de siglos anteriores. Las únicas transformaciones vienen de la adecuación de las popas al timón de codaste, pero sin abandonar la propulsión a remo, exigida por la propia actividad pesquera —especialmente de ballenas y con redes— que demanda frecuentes, rápidas y precisas maniobras factibles, únicamente, a remo.

61. Esta idea es compartida por Banús y Aguirre. Véase BANUS Y AGUIRRE, J.L.: Op. cit., p.141.

62. VILLAIN-GANDOSI, C.: Op. cit., pp.64-66.

63. LABURU, M.: «Jalones...», Op. cit., vol.1, pp.262, 273.

64. Ibidem, pp.263-273; VILLAIN-GANDOSI, C.: «Sur l'évolution du type de la coca bayonaise», BOURGOIN, J., ed.: *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, 1995.

65. ENCISO VIANA, E. (Coord.): Op. cit., p.81.

66. LABURU, M.: «Jalones...», Op. cit., pp.263-273.

67. ENCISO VIANA, E.(Coord.): Op. cit., p.141.

El comercio y transporte naval, en cambio, necesita de embarcaciones de gran capacidad, autonomía y rapidez, para poder abaratar los costos del transporte. En este sentido, durante el siglo XIV se construirían cada vez barcos de mayores dimensiones. Al hacerse fijo el timón de codaste, éste puede ser maniobrado desde el interior lo cual permite elevar los bordos. Al mismo tiempo, aumentan las dimensiones de la arboladura y del aparejo, tal como indica la presencia de jimelgas o refuerzos en el palo de la coca de Baiona.

A pesar de todo, estas naves mantenían una serie de características arcaizantes que, con el tiempo, supondrán un handicap para su progresivo crecimiento y transformación: la proa curva, un único palo con una gran vela y el sistema de forro de tingladillo.

Tal como varios estudiosos —Casado Soto, Laburu o Larrañaga⁶⁸— han señalado, una de las grandes limitaciones del sistema de construcción de forro de tingladillo es la eslora máxima con la que pueden contar estas embarcaciones; se ha estimado que no pueden sobrepasar una eslora máxima de 30 metros. A diferencia de las embarcaciones mediterráneas forradas a tope, las naves de tingladillo constan de un ligero armazón, formado por finas cuadernas, bastante espaciadas y forradas con gruesas tablas en tingladillo. Aunque las embarcaciones construidas con este sistema resultan más estancas y adecuadas para el oleaje, sus dimensiones son limitadas, no pudiendo sobrepasar los 30 metros de eslora.

Por contra, el sistema constructivo mediterráneo recurre a un fuerte armazón con fuertes y abundantes cuadernas, forradas a tope, lo que permite construir barcos de mayores dimensiones⁶⁹.

Otra transformación cambió, definitivamente, la construcción naval vasca y posibilitó su enorme crecimiento en el siglo XV. Los avances técnicos introducidos y el consecuente crecimiento de las naves permitieron un regular intercambio con países cada vez más alejados. Este hecho demandaba el aumento de las dimensiones de las naves y la búsqueda de nuevas técnicas que lo permitiesen. Suponemos que esta necesidad, junto al habitual contacto con las técnicas mediterráneas —a través de sus puertos y comerciantes—, conlleva que los vascos adopten, posiblemente, durante la segunda mitad del siglo XIV, la técnica mediterránea de construcción a tope. Esta teoría viene refrendada por el reciente descubrimiento arqueológico de Cavalaire.

La adopción de este sistema posibilitó y desencadenó una serie de nuevas transformaciones y necesidades, que dieron lugar a las grandes embarcaciones del siglo XV. El nuevo sistema permitía aumentar las dimensiones de las embarcaciones, incrementando la necesidad de trazo para propulsarlas. Se recurrió a la multiplicación del número de mástiles y de velas. El fortalecimiento de las estructuras constructivas de los barcos, permitió la integración de las superestructuras —castillos de proa y popa— como parte integrante de las mismas, dejando de ser meros añadidos.

Contamos con dos excelentes representaciones del siglo XV: la tabla votiva de c. 1475, ofrecida por el capitán Mendaro a la iglesia de San Pedro de Zumaia, y el relicario, en forma de naveta, de Juan de Valladolid, custodiada en la catedral de Burgos, de la segunda mitad del XV. Esta última es una valiosa pieza, pues es una de las pocas maquetas de embarcación que se conoce del siglo XV.

Son embarcaciones muy similares a las naos del XVI. Construidas a tope, disponen de dos castillos integrados en la estructura del barco, muy prominentes, con tres mástiles que cuentan con una gran vela cada una —cuadradas las del trinquete y mayor y, quizás, latina la de mesana—.

De esta manera, la flota vasca del siglo XV se transformó en una de las más importantes de Europa, en cuanto a volumen y características técnicas.

4. CONCLUSIONES

De lo expuesto en este artículo, concluimos que la historiografía vasca necesita explicar científicamente, la relación que los territorios vascos tuvieron con el mar, durante la Edad Media, por medio de la aplicación de un método de investigación científicamente válido.

En este caso, para llevar a cabo un estudio sobre la construcción naval medieval, hemos propuesto un método que combina las fuentes documentales, iconográficas y arqueológicas, como el más adecuado, y

68. CASADO SOTO, J.L.: «Arquitectura naval...», Op. cit., p.10; LABURU, M.: «Jalones...», Op. cit., vol.1, p.273; LARRAÑAGA, K.: Op. cit., p.338.

69. CASADO SOTO, J.L.: «Arquitectura naval...», Op. cit., p. 10.

hemos tratado de aplicarlo en el período histórico más oscuro, correspondiente a los siglos XI y XII. Hemos concluido que en estos siglos, gracias a los intercambios comerciales entre normandos y baioneses —y más tarde, entre baioneses y donostiarras—, se adoptan y difunden las técnicas nórdicas de construcción naval en el País Vasco.

Por medio de las fuentes documentales hemos constatado que en ese período se produjeron las condiciones adecuadas para la adopción y desarrollo de las técnicas de construcción naval: En primer lugar, condiciones económicas como el desarrollo de las pesquerías o la paulatina inserción de la costa vasca en las redes comerciales atlánticas. En segundo lugar, condiciones sociales, como la progresiva repoblación y ordenación territorial de la costa, inicialmente por impulso de los monasterios y después por las franquicias otorgadas a las villas que se erigen. En tercer lugar, condiciones políticas como el interés de los soberanos gobernantes en los territorios vascos de formar alianzas con otros soberanos de estados que dispusieran de importantes infraestructuras navales.

Las fuentes arqueológicas, aún hoy muy exiguas, refrendan esta hipótesis, pues es en los siglos X, XI, y XII cuando hallamos las primeras evidencias de ocupación de los enclaves costeros. Mientras que los únicos restos anteriores a los de los mencionados siglos son de época romana, sin que se haya hallado prueba alguna de ocupación humana, en dichos enclaves, entre la Antigüedad y los siglos que mencionamos.

A través de las fuentes iconográficas pertenecientes a los siglos XI y XII, y contenidos o generados en diversas sedes religiosas que participaron en la incipiente explotación económica y ordenación territorial de la costa vasca, concluimos que las primeras embarcaciones construidas en el litoral vasco son de origen nórdico.

A partir de estas influencias nórdicas las embarcaciones construidas en el País Vasco irán aplicando nuevos elementos constructivos, en función de las nuevas necesidades surgidas de la paulatina inserción de la navegación vasca en las rutas comerciales hasta llegar a las grandes embarcaciones del siglo XV. Estas transformaciones técnicas redundarán en una mayor autonomía y capacidad de las embarcaciones en un proceso retroactivo, es decir, la adopción de innovaciones técnicas genera la posibilidad de acceso a nuevas rutas comerciales y a mercados más amplios. A su vez esta posibilidad demanda nuevas mejoras técnicas que aseguren la competitividad en dichos mercados.

Los estudios sobre la construcción naval medieval que se vayan a emprender en el futuro, deberán por tanto recurrir a los tres tipos de fuentes que hemos mencionado:

1) Fuentes documentales: Aunque de las que disponemos en Euskal Herria son muy exiguas y cronológicamente tardías, los investigadores disponen de importantísimos fondos de los siglos XIII, XIV y XV, en diversos archivos de diversos países extranjeros. Fuentes que han sido perfectamente descritas por Eloisa Ferreira en su tesis, a la que nos remitimos⁷⁰.

2) Fuentes arqueológicas: En otros países europeos, donde la arqueología subacuática ha tenido mayor desarrollo, están obteniendo importantes resultados que los investigadores de la construcción naval vasca deberán tener en cuenta.

3) Fuentes iconográficas: Además de las aportadas en este trabajo, contamos con otra serie de representaciones de los siglos XIII, XIV y XV, que han sido ya usadas por la historiografía vasca, y que deberán también ser objeto de un estudio muy cuidadoso.

70. FERREIRA PRIEGUE, E.: Op. cit., pp.5-22.



Calco de un detalle de los frescos de la iglesia de San Julián y Santa Basilisa de Bagüés (Huesca), obra posiblemente inspirada en los frescos de Saint Savin-sur-Gartempe.



Frescos de Saint Savin-sur-Gartempe (Poitiers). Fines del siglo XI-principios del siglo XII. Representación de una embarcación normanda.



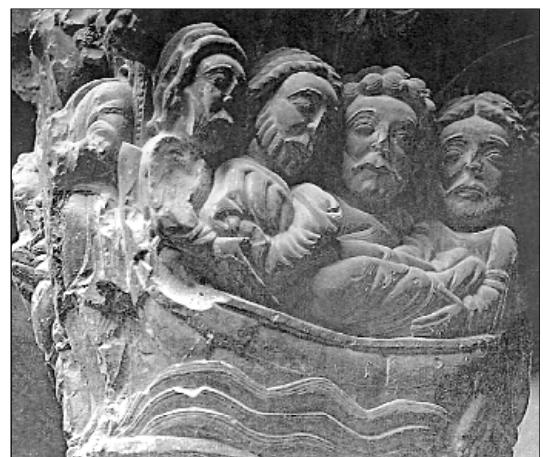
Frescos del Monasterio de Sigüenza (Huesca). Primer tercio del siglo XIII. Embarcación nórdica pintada por un artista inglés. Un claro ejemplo de influencias foráneas.



Capitel de San Juan de la Peña (Huesca). 1145-1175. Primeras representaciones válidas de embarcaciones cantábricas. Destacan el codaste y roda simétricos, sobreelevados, y decorados con motivos reticulares, simulando una piel de serpiente; construcción de forro de tingladillo.



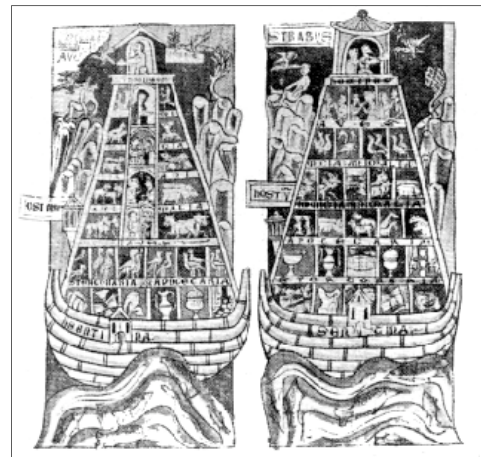
Capitel de Santo Domingo de la Calzada (La Rioja). 1158-1180. Se trata de la representación más antigua de una escena de pesca en esta zona geográfica. La lancha presenta todas las características constructivas de las embarcaciones cantábricas y nórdicas.



Capitel del claustro de la catedral de Tudela (Navarra). 1180-1194. Aunque sigue los modelos de las embarcaciones del Atlántico, observamos que las características constructivas de la embarcación se plasman con bastante rudeza. Podemos considerar que su autor se inspiró en otras representaciones.



Capitel de la portada principal de la catedral de Tudela, representando el Arca de Noé. Muy similar al anterior.



Miniatura de la Historia Eclesiástica, de Rodrigo Jiménez de Rada. Finales del siglo XII.



Miniatura de la Biblia de Fernando Pérez de Funes conservada en Amiens, 1197. Esquemática representación de un barco en el que resulta difícil discernir sus características constructivas. De todos modos, ésta es la primera representación naval que cuenta con arboladura. En las dos «Biblias de Pamplona» realizadas por encargo de Sancho el Fuerte de Navarra entre 1194 y 1234 (conservadas en Amiens y Harburg), pueden verse hasta ocho representaciones de barcos, todas ellas de características semejantes en la configuración del casco.



Capitel de San Pantaleón de Losa (Valle de Losa, Burgos). Fines del siglo XII, principios del XIII. Representación de una embarcación, en la que se observan con bastante detalle las características constructivas: proa y popa simétricas y sobreelevadas, forro de tingladillo. Destacan los remos con pala ovalada, similares a las de los canaletes.



Capitel de Santa María de Siones (Valle de Mena, Burgos). Fines del siglo XII. Esquemática representación de una escena de pesca.



Capitel de San Millán de Astúlez (Valle de Valdegovia, Araba). Fines del siglo XII. Tosca representación inspirada, a todas luces, en las cercanas de los valles de Mena y Losa.



Capitel de San Lorenzo de Vallejo (Valle de Mena, Burgos). Inicios del siglo XIII. Representación de una embarcación de grandes proporciones, de características constructivas nórdicas, y gobernada con timón de espadilla.



Sello de San Nicolás de Pamplona. Pende de un documento de 1236. (Archivo Municipal de Pamplona).



Frontal de San Clemente de Tahull (Lérida). Segundo cuarto del siglo XII. Ejemplo de modelo de embarcación de ámbito mediterráneo, claramente diferenciado de las representaciones de naves de regiones europeas de ámbito atlántico.



Sello de Hondarribia. (Archives Nationales Paris). Pende de un documento de 1297. Representación de una pequeña embarcación de pesca. Este tipo de embarcación, prácticamente idéntica a las del siglo XII, apenas cambiará durante toda la Baja Edad Media. Representaciones muy similares son el sello de Bermeo de 1297 y el sello de Biarritz de 1351.



Sello de San Sebastián. (Archives Nationales Paris). Pende de un documento de 1297. Hermosa representación de velero del siglo XIII que enarbola una única gran vela; consta de cubierta, y se gobierna con timón de espadilla. Similares embarcaciones se representan en diversos sellos de San Nicolás de Pamplona.



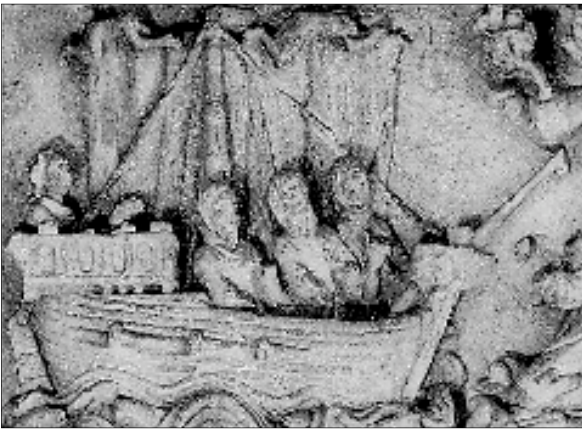
Relieve del tímpano de la iglesia de San Pedro de Olite, del siglo XIII. Representa un velero con castillos a proa y popa, integrados en el casco (el de popa está mutilado). La proa y la popa son simétricas. Construido a tingladi- llo y gobernado con timón de espadilla.



Clave de la iglesia de San Pedro de Vitoria. Último tercio del siglo XIII. Lancha gobernada con timón de codaste de quita y pon. De características constructivas similares a las del siglo XII, aunque la popa ya no es simétrica a la proa, para adaptarla al timón de codaste.



Relieve de San Pedro de Vitoria. Siglo XIV. Lancha cuya popa es recta, para adecuarse al timón de codaste.



Velero de la catedral vieja de Vitoria. Clasificada como «coca» por diversos autores. Fines del siglo XIII-principios del siglo XIV. Detallada representación de una embarcación adaptada a las necesidades creadas por el uso exclusivo de vela: cubierta, popa recta adecuada al timón de codaste, aunque aún se construye con forro de tingladillo.



Embarcación de la catedral de Baiona. De finales del siglo XIV. Muy similar a la anterior.



Naveta de la catedral de Burgos. Segunda mitad del siglo XV. Representación tridimensional de una embarcación del siglo XV.



Tabla votiva de Zumaia (Gipuzkoa), c.1475. Las influencias mediterráneas adoptadas con el propósito de aumentar las dimensiones de las embarcaciones, se pueden detectar en esta representación: construcción a tope, aparejo redondo compuesto por tres mástiles enarbolando velas cuadradas (el de trinquete y el mayor), y vela latina el de mesana.