



carpintería
naval

La nao San Juan, un ballenero vasco del siglo XVI, en reconstrucción

Fernando Peraza
AITIM

La arqueología naval redescubre la historia

En 1978, el organismo canadiense, Parks Canada, que gestiona el patrimonio histórico del país realizó una investigación en la bahía “Red Bay (Bahía de Labrador)” en la que se encontró, a una profundidad de unos diez metros, los restos del ballenero Nao San Juan. Este hallazgo fue posible gracias a la información extraída de documentos del siglo XVI procedentes del Archivo Histórico de Oñati. En julio de 1985 el barco fue portada de la revista National Geographic.

Arqueólogos marinos y científicos canadienses dedicaron casi tres décadas a analizar los restos. El pecio del San Juan estaba en muy buenas condiciones debido a la baja temperatura del agua y al proceso natural de sedimentación, y se ha convertido en una importante fuente para conocer la construcción naval de la época. Además del San Juan, los arqueólogos han encontrado otras informaciones y restos relacionados con los balleneros vascos del siglo XVI como bodegas, carpinterías, hornos, herramientas de trabajo de los pescadores, ropas, etc. Después de salvar los objetos de mayor valor, que están expuestos en el Museo

de los Balleneros Vascos de Canadá, los restos fueron devueltos al mar «porque es donde mejor iba a seguir siendo conservado».

La nao San Juan

El ballenero San Juan es un ejemplo de los primeros buques de carga transoceánicos que zarpaban del País Vasco hacia Terranova. El San Juan fue un ballenero de tamaño mediano, de 200 toneladas, que se construyó en 1563 en la bahía de Pasaia. Podía transportar casi mil toneles de aceite de ballena, 60 marineros y cinco barcas balleneras. Tenía tres mástiles y disponía de tres cubiertas. Su casco medía 22 metros de largo y 7,5 de ancho. Sus estructuras principales, así como la mayoría de las piezas, eran de roble.

Es un reflejo del esplendor y hegemonía mundial de la industria marítima vasca.

Cómo era la carpintería naval

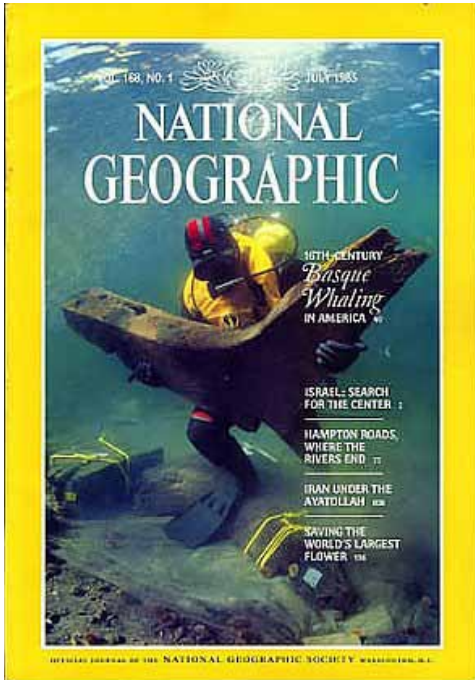
Un barco está compuesto de infinidad de piezas estructurales que componen un amplio abanico de formas. Sin embargo, estas formas había que buscarlas previamente en los árboles; era preciso encontrar la rama, tronco o raíz que imitara naturalmente la forma de la pieza naval

en cuestión.

Desde la recta y larga quilla que vertebraba el barco hasta los torcidos curbatones necesarios para ligar la cubierta al casco, tenían que ser obtenidos de maderas cuya veta siguiera fielmente el contorno de la plantilla del carpintero de ribera. Sólo así se garantizaría la necesaria robustez de los barcos, siempre sometidos a la fuerza del viento y del mar. Ante la escasez de formas naturales, debido al gran consumo de madera de los astilleros vascos, se procedió a cultivar los árboles guiando las formas de las jóvenes y flexibles ramas de los robles para convertirlas en futuras piezas navales.

El destino del San Juan

En la primavera de 1565, el ballenero partió de Pasaia y tras surcar durante dos meses el Océano Atlántico, atracó en una bahía de Terranova que los vascos llamaban “Butus” o “Buytes” (Red Bay, Labrador), en el paso “Belle Isle”. En octubre de ese 1565, cuando se encontraba anclado en la bahía y con mil toneles en el interior, se hundió a causa de una fuerte tormenta. Según la información de los archivos no hubo víctimas y la tripulación volvió a casa en otros



La quilla, sacada del agua en perfecto estado, es inspeccionada por los expertos canadienses

En julio de 1985 el barco fue portada de la revista National Geographic: balleneros bascos en América



Reconstrucción idealizada del trabajo de las chalupas en la caza de la ballena



Un buzo inspecciona el pecio conectado a una manguera que le suministra agua caliente para poder soportar las bajas temperaturas de Red Bay



Cuaderna del San Juan siendo extraída del agua



carpintería naval

balleneros. Aquella pequeña bahía del Hemisferio Norte reunía anualmente, hasta el siglo XVII, cerca de 10-12 balleneros y 1.500 hombres. La embarcación San Juan era el resultado de un tejido industrial compuesto por miles de trabajadores, que mostraba la alta tecnología y cualificación de la industria marítima del País Vasco en el siglo XVI. En esta época de expansión oceánica las rutas de navegación se ampliaron y era necesario optimizar la capacidad de carga. El casco de la nao está por primera vez predeterminado por el volumen de las barricas estibadas, para conseguir el mayor aprovechamiento del espacio de carga. Este tipo de naos alcanzaron su pleno desarrollo en las dos rutas de mayor interés económico de su tiempo: la Carrera de Indias y la Carrera de Terranova.

La industria ballenera vasca

En aquella época los vascos ya aprovechaban la materia prima de manera sostenible —madera de los bosques y mineral de las minas—. De forma particular, en torno a los barcos había implicadas más profesiones: calafates, fabricantes de cuerdas, de velas y de toneles, etc.; sin mencionar todo lo relacionada con la intendencia y los alimentos para los marineros. Completaban este entramado industrial otros agentes como inversores, empresas de seguros o prestamistas. Los miembros de la tripulación eran “cooperativistas”, ya que participaban en el reparto del capital y de las ganancias de los viajes.

Debido a este entramado y tejido empresarial e industrial, los vascos tuvieron durante varias épocas el monopolio del mercado de grasa de ballena en Europa, a través de la pesca que realizaban en Norteamérica y en el norte de Europa, que otorgó a los vascos un factor determinante en el desarrollo económico, social y cultural del territorio vasco que duró

varias décadas.

Iniciativa Albaola

Dentro de la Capitalidad Cultural Europea Donostia/San Sebastián 2016 y con el apoyo científico del Gobierno de Canadá, se vuelve a construir la Nao San Juan en Pasaia. Al igual que unía Europa con América en el siglo XVI, la Nao San Juan permitirá a los dos países navegar hacia el futuro a partir de un pasado compartido. Todo ello ha desembocado en la reconstrucción del San Juan y crear un Museo que recoja la cultura marítima y la tecnología marina. La reconstrucción ya ha comenzado, con la corta de 200 robles de los bosques de la Sakana navarra, necesarios para la construcción de la nao. A partir de junio de 2014 se ha empezado la construcción artesanal de la nave en el astillero Albaola, en Ondartxo (Pasaia, Guipuzkoa) con la misma tecnología de hace 450 años. Se espera que la nave esté acabada en 2016.

Con la construcción de embarcaciones históricas como actividad principal, Albaola La Factoría Marítima Vasca, ubicada en Ondartxo (Pasaia, Gipuzkoa), es un espacio innovador donde se recupera y pone en valor la tecnología marítima artesanal. La Factoría está abierta al público y se caracteriza por su dinamismo, por la diversidad de sus actividades y por su proyección internacional.

La construcción naval, la escuela internacional de carpintería de ribera, la escuela de navegación, el taller de modelismo naval, el rincón del grumete, la programación de artes escénicas del teatro del mar y el grupo de voluntariado Auzolan componen un universo creativo que tiene la intención de dar a conocer el pasado marítimo del País Vasco.

La Factoría Marítima es el lugar en donde se gestan y de donde zarpan navegaciones imposibles, buscando el conocimiento desde la experimentación.

Construcción de la réplica

Gracias a la exhaustiva investigación hecha por el equipo de Parcs Canada, Albaola dispone de los planos exactos e información sobre las técnicas de construcción, materiales que, unido al estudio documental y experiencial de Albaola, dan una base científica rigurosa a la construcción de este singular barco.

El proyecto de construcción de la réplica de la Nao San Juan quiere ser un proyecto ejemplar en el respeto de los criterios científicos e históricos y para ello se basa en el concepto de integridad conmemorativa desarrollado por la agencia Parcs Canada con la utilización exacta de los planos, materiales y técnicas de la época.

La construcción de la réplica de la Nao San Juan es un laboratorio científico en el que se documentan todas las fases del proceso constructivo para aprender a partir de la experimentación y la observación. El objetivo final no es sólo construir un barco del siglo XVI, también es el aprender cómo se construían estos barcos.

Materiales y técnicas originales

Con el mismo rigor científico que se investigó el San Juan durante 30 años, ahora, en la construcción de su réplica, se utilizan los mismos materiales encontrados en el pecio y trabajados de igual manera, artesanalmente y respetando el proceso histórico de construcción.

Una quilla de haya de casi 15 metros; 200 robles seleccionados con formas específicas para la estructura; 20 abetos para los mástiles y vergas; 560 metros cuadrados de paño y 6 kilómetros de sogas de cáñamo... conforman esta singular embarcación de 28 metros de eslora, 7,5 de manga y 6 metros de puntal conformando 3 cubiertas.



Maqueta de la nao San Juan sobre la que se trabaja en Albaola



Chalupa ballenera original hallada en Red Bay (Museo Red Bay, Canadá)



Factoría en Pasaia, construida especialmente para la restauración del San Juan



Quilla de la réplica del San Juan en el interior de la nueva Factoría



Reconstrucción de las cuadernas trabajadas a mano de la misma forma histórica que el San Juan





carpintería naval

Robles de Sakana

Contexto histórico

Los bosques de Sakana han surtido históricamente a los astilleros vascos de la madera necesaria para construir nuestros barcos. Bosques enteros de robles, rectos para la tablazón y guiados para las formas curvas, eran cultivados y cuidados para conseguir la máxima calidad en la construcción de un barco.

Valorización patrimonial

Existe un proyecto de dinamización turística en curso que próximamente se instalará en el bosque de Dantzaleku (Atsasú-Navarra), para que el público puedan conocer en un itinerario guiado las avanzadas técnicas de explotación forestal aplicadas a la construcción naval.

Más información: www.sakondusakana.com

Red San Juan 2016

En los bosques gestionados por la Mancomunidad de Sakana, bajo la supervisión de los guardabosques y de una manera sostenible, se han talado los robles necesarios para la construcción de la estructura y la tablazón de la Nao.

Albaola ha trabajado conjuntamente con la Mancomunidad de Sakana, ha organizando exposiciones, charlas y visitas a escuelas sobre la temática de la gestión forestal y sobre la construcción naval, para suscitar interés en población de la Sakana por su propio patrimonio. Este trabajo conjunto se ha plasmado en el itinerario musealizado del bosque de Dantzaleku, donde técnicos de Albaola han participado tanto en el diseño, como en los contenidos.

A su vez los bosques de Sakana se han convertido en un recurso pedagógico para el "Itinerario del ballenero", en el cual el alumnado puede profundizar en aspectos de la gestión forestal y la historia, teniendo como

hilo conductor el ballenero San Juan.

Mástiles de Irati

Contexto histórico

De los bosque de Irati sacaban grandes árboles, algunos de más de 30 metros de longitud, para su uso en la construcción naval. Para el transporte de estos gigantes de madera se creó una red fluvial con esclusas, caminos con raíles, incluso cables aéreos.

Valorización patrimonial

En el recorrido interpretado de Errekaidorra se puede conocer tanto la fauna y flora autóctona como la presencia humana, mediante la historia y la explotación forestal.

Más información en: www.irati.org

Alquitrán de Quintanar de la Sierra

Contexto histórico

La pez o alquitrán se extraía del pino, y mezclada con grasa animal era utilizada para la protección de la tablazón e impermeabilización de los barcos.

Valorización patrimonial

La asociación Cabaña Real de Carreteros de Quintanar de la Sierra mantiene viva la tradición de obtener alquitrán a partir de la combustión de la resina de pinos. A su vez, llevando a cabo los caminos carreteriles, recrean la tradición de transporte mediante caravanas de bueyes. De esa forma honran y recuperan la memoria de los carreteros ibéricos mediante el estudio y difusión de su trabajo cooperativo de la gestión de los bosques, la industria forestal y ganadera y los transportes transhumantes.

Más información: www.cabanareal-carreteros.org

En otros países

En otros países se han realizado experiencias similares, entre las que se destaca la creación del museo "Red Bay National Historic Site"

A esta pionera investigación le siguieron más descubrimientos que atestiguan la presencia de la actividad de los balleneros en Red Bay: más pecios de la misma tipología, hornos para fundir grasa de ballena, atalayas para otear las ballenas, incluso un cementerio donde se daba sepultura a los fallecidos durante la campaña. Para exponer toda la información y objetos que se han encontrado y poner en valor todo este patrimonio se decidió crear un museo cuya principal temática es la presencia y actividad de los balleneros vascos en la zona.

En 2013 todo el conjunto arqueológico de Red Bay fue designado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.

Otras iniciativas similares han sido el BATAVIAWERF (www.bataviawerf.nl), L'HERMIONE (www.hermione.com; www.hermione2012.fr) del que se dio noticia en el Boletín AITIM, VASA MUSEOA (www.vasamuseet.se), MYSTIC SEAPORT MUSEOA (www.mysticseaport.org) también aparecido en el Boletín AITIM y ROSKIL-DEKO VIKINGESKIBMUSEET (www.vikingskibsmuseet.dk)

Bibliografía:

Nao San Juan "Reconstruyendo colectivamente el futuro" (Baleontzia Etorkizuna elkarrekin berreraikitzen <http://bertan.gipuzkoakultura.net/23/caste/12.php> <http://www.diariovasco.com/planes/201406/26/universo-juan-201406260800.html> <http://www.diariovasco.com/20130114/mas-actualidad/cultura/comienza-reconstruccion-sera-embajadora-201301121952.html> <http://www.albaola.com>

Agradecimientos: Jesús M^a Eizmendi





Imágenes de www.sanjuan2016.eu