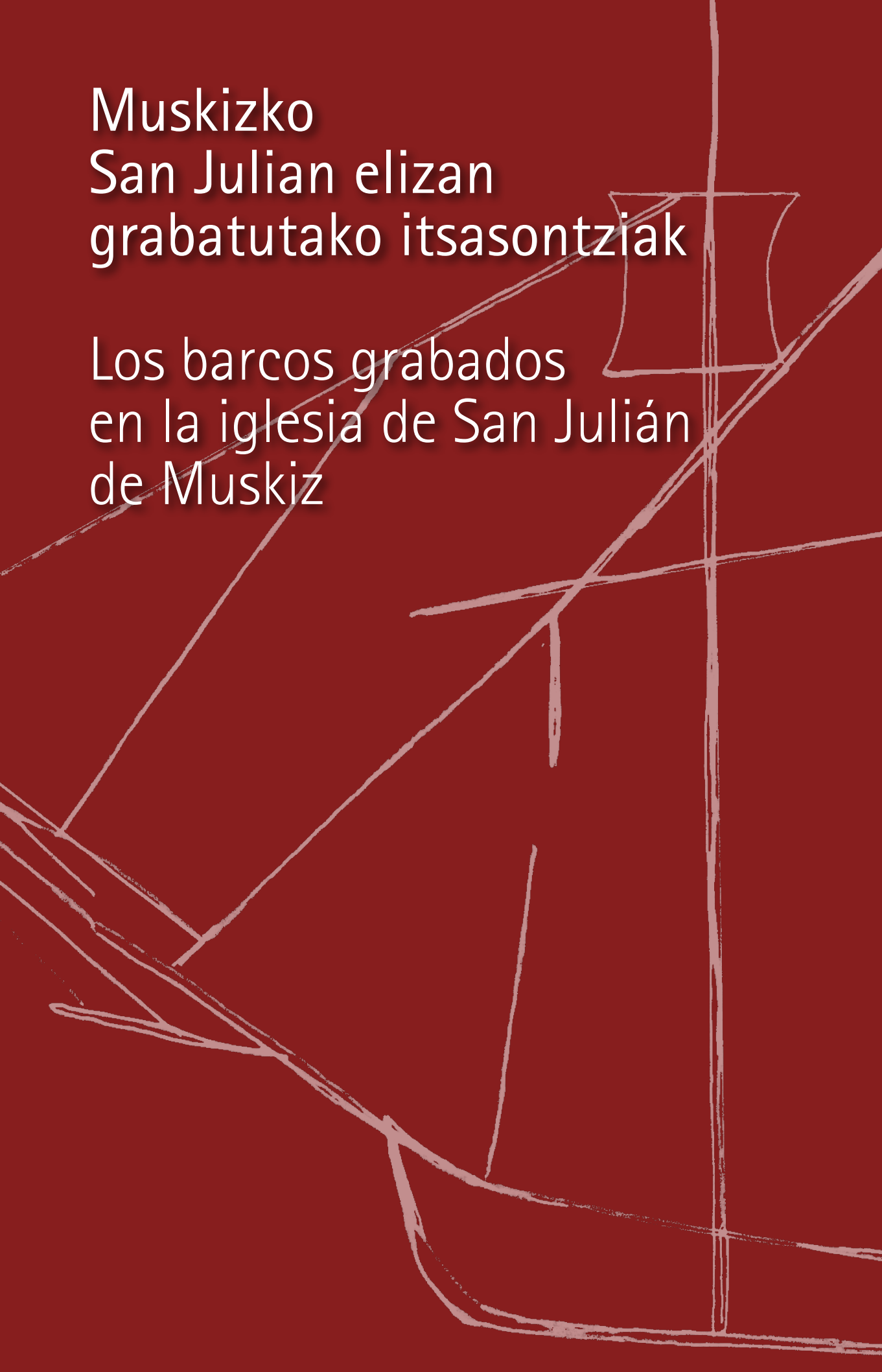


Muskizko
San Julian elizan
grabatutako itsasontziak

Los barcos grabados
en la iglesia de San Julián
de Muskiz





Muskizko
San Julian elizan
grabatutako itsasontziak

Los barcos grabados
en la iglesia de San Julián
de Muskiz

Aurkibidea

Aurkezpena 6

Muskiz, burdinaren eta itsasoaren artean (CARLOS GLARIA) 8

 Somorrostro harana 10

 Barbadungo estuarioa, "ibarren ibarra" 12

 Itsasadarra eta Lavalleko portua 14

 1716ko ordenantzak. Espazioaren eta jardunaren erregulazioa 18

San Juliango talaiaitik (JUAN MANUEL GONZÁLEZ CEMPELLÍN) 24

 Eliza, kontzejua, nabigatzaileak, portua... eta patronoak 26

 Artea eta debozioa 34

San Juliango itsasontzien grafitoak (XABIER ARMENDARIZ) 44

 Itsasontziak Bardadunen 46

 San Juliango izenak, goraipamenak eta itsasontziak 52

 Marinelen boto-opariak 64

 San Julian eta Pobeña, boto-oparien multzo paregabea 66

 Euskal kostaldeko beste grafito batzuk 68

 Hasierako hipotesia 70

 Itsas hiztegia.....74

Índice

Presentación 7

Muskiz, entre el hierro y la mar (CARLOS GLARIA) 9

 El valle de Somorrostro 11

 El estuario del Barbadun, una "vega de vegas" 13

 La ría y el puerto de Lavalle 15

 Ordenanzas de 1716. La regulación de un espacio y de su actividad 19

Desde la atalaya de San Julián (JUAN MANUEL GONZÁLEZ CEMPELLÍN) 25

 Iglesia, concejo, mareantes, puerto... y patronos 27

 Arte y devoción 35

Los grafitos navales de San Julián (XABIER ARMENDARIZ) 45

 Los barcos en el Barbadun 47

 Nombres, símbolos y barcos en la puerta de San Julián 53

 Los exvotos marineros 65

 San Julián y Pobeña, un conjunto excepcional de exvotos 67

 Otros grafitos de la costa vasca 69

 Una hipótesis de partida 71

 Léxico marítimo 75

Aurkezpena

Muskizko San Julian elizan aurkitutako itsas grafitoek kostaldeko enklabe honen itsas eta merkataritza dedikazioaz eta XVIII. eta XIX. mendeetan, bere urrezko garaian, lortu zuen gizarte garrantziaz hitz egiten digute. Gaur egungo paisaia nekez antzeman dezakegun portuko giro bizia gogora dakarte, eta iraganeko gizartearen sinesmen, ohitura eta pentsamoldeen munduarekin konektatzeko gaitasuna dute.

Ontzi, izen eta ikurren multzo bat da –24 daude, guztira–, Muskizko historiaren bereizgarri den tenplu horren hegoaldeko atean grabatua. Ez dira arte-adierazpenak, hitzaren esanahi hertsienan. Hala ere, mirestekoa da ontzi horien estetika, trebetasunez marraztuta baitaude, modu eskematikoan baina errealitatea doi agertuz, eta itsasoko gizon-emakumeek bakarrik ezagut zitzaketen xehetasun tekniko zehatzekin.

Grafitoen mundukotzat jotzen ditugu, bat-bateko herri-adierazpenak direlako; hori bai, denboran irauteko asmoz eginak. Litekeena da eliz agintarien baimenik gabe egin izana, printzipioz xede hori ez duen leku batean, eliza baten atean, alegia. Grafitoan bada nola-baiteko arau-urratzerik, nahiz eta, kasu honetan, inguruan eragin handia zuten familien izenpea eduki.

San Juliango grabatuak ezohikoak dira, salbuespenezkoak –ezagun dira antzeko adibi-deak atlantiar itsasertz osoan, baina, gaur-gaurkoz, honako hau kasu bakarra da Bizkaian–; horregatik, eta burdinaren itsaso bidezko garraioarekin duten ageriko harremanagatik, aurkikuntza berezi hau zabaltzeko erabakia hartu dugu, aurkeztu ari garen argitalpenaren bidez, aldi baterako erakusketa bat inauguratuz, eta atea bera, erakusketaren pieza nagusia, zaharberrituz.

Proiektua aurrera eramateko, zenbait ikertzaile izan ditugu ondoan, nor bere eremuan erreferentziazkoak. Carlos Glaria filologoari zor diogu grafitoen aurkikuntza, eta hari eskatu diogu kokagunearen testuingurua argitzeko, primeran ezagutzen baitu, toponimia-azterlanak direla eta. Juan Manuel González Cembellinek, historiagile eta Eleiz Museoko zuzendariak, gakoak eman dizkigu grabatu hauek egiteko lekuaren aukeraketa ulertzeko, ez baitzen inola ere ausazkoa izan. Izan ere, San Julian, altxor artistikoa ez ezik, Muskizko sorteliza ere izan zen, eta, zenbait mendez, bertako komunitatearen bizimodua arautu zuen erakundea. Azkenik, Xabier Armendariz itsasketaren historian aditu eta itsas dohaintzen ezagule handiari egokitu zaio San Juliango multzo bikainak ezkutatzen duen enigma deszifratzea: hura interpretatzea, ontziak identifikatzea, gutxi gorabeherako kronologia proposatzea, eta harreman bat bilatzea itsasontzien eta itxuraz elkarrekiko loturarik ez duten askotariko beste motibo ikonografiko batzuen artean.

Lan hau Muskizko parrokiako elizaren eta bertako parroko Sergio Buizaren laguntzari esker gauzatu da. Buizak une oro erraztu du gure egitekoa, baita atea zaharberritzea eta El Pobalen erakusgai jartzea ere. Halaber, Petronorri eskertu behar zaio museoaren jardueri emandako laguntza, 2004an hura inauguratu zenetik.

Azkenik, bereziki eskertu behar dugu Muskizko Udalaren inplikazioa, hasieratik proiektuan sinetsi baitu, grafito-multzo honen ondare-balioaren jakitun. Izan ere, bai bertatik gertu dagoen Pobeñako guneko dohaintzei bai San Juliango grabatuei esker, Muskiz nazioarteko erreferentzia bihurtu da itsasontzien botozko irudikapenean, eta agerian geratzen da gure udalerrria itsas tradizioen kulturaren parte dela, beste herri batzuekin batera.

MARTA ZABALA LLANOS

Presentación

Los grafitos navales descubiertos en la iglesia de San Julián de Muskiz nos hablan de la dedicación marinera y comercial de este enclave costero y de la relevancia social que alcanzó en los siglos XVIII y XIX, su época dorada. Evocan una agitada vida portuaria que difícilmente podemos reconocer en el paisaje actual y tienen la capacidad de conectarnos con el mundo de las creencias, costumbres y mentalidades de una sociedad en el pasado.

Se trata de un conjunto de barcos, nombres y signos –24 en total– grabados en la puerta sur de este templo que es emblema de la historia de Muskiz. No son manifestaciones artísticas en sentido estricto. Sin embargo, es difícil no admirar la estética de estos barcos que han sido hábilmente trazados, de forma esquemática pero muy fiel a la realidad y con detalles técnicos tan precisos que solo gentes de la mar podrían conocer.

Los englobamos en el mundo de los grafitos por ser representaciones populares espontáneas, con cierta vocación, eso sí, de perdurar en el tiempo, realizadas posiblemente sin el permiso de las autoridades eclesiásticas y en un lugar en principio no destinado a ese fin, como es la puerta de una iglesia. El grafito es una práctica que esconde una cierta transgresión aunque en este caso lleve las firmas de familias muy influyentes en el ámbito local.

El carácter inédito de los grabados de San Julián, su excepcionalidad –conocemos ejemplares similares en todo el litoral atlántico pero, hoy por hoy, este es un caso único en Bizkaia– y su evidente relación con el transporte marítimo del hierro, nos han animado a difundir este singular hallazgo a través de la publicación que presentamos, la inauguración de una pequeña exposición temporal y la restauración de la propia puerta, que es la pieza estelar de la muestra.

Para llevar adelante el proyecto hemos contado con un grupo de investigadores referentes en sus respectivas materias. Al filólogo Carlos Glaria, a quien debemos el descubrimiento de los grafitos, hemos confiado la contextualización de este enclave que tan bien conoce a través de sus estudios de toponimia. El historiador y director del Museo de Arte Sacro, Juan Manuel González Cembellín, nos ha dado las claves para entender la elección del lugar en el que se realizaron estos grabados, en modo alguno casual. Porque San Julián, además de un tesoro artístico, fue la iglesia matriz de Muskiz y la institución desde la que se rigió, durante siglos, la vida de su comunidad. Finalmente, a Xabier Armendariz, experto en historia marítima y gran conocedor de la temática de los exvotos navales, le ha correspondido descifrar el enigma que se esconde detrás del magnífico conjunto de San Julián: interpretarlo, identificar las embarcaciones, proponer una cronología aproximada y buscar la relación que hay entre unos barcos y otros motivos iconográficos diversos y aparentemente inconexos.

Este trabajo ha sido posible gracias a la colaboración de la iglesia parroquial de Muskiz y a su párroco Sergio Buiza, quien ha facilitado en todo momento nuestra labor, así como la rehabilitación de la puerta y su exhibición en El Pobal. También a la empresa Petronor por su respaldo a las actividades del museo desde su inauguración en 2004.

Por último, hemos de agradecer de manera especial la implicación del Ayuntamiento de Muskiz, que desde el principio ha creído en el proyecto, consciente del valor patrimonial de este conjunto de grafitos. Porque, unidos a los exvotos del cercano núcleo de Pobeña, los grabados de San Julián hacen de Muskiz una referencia internacional en el ámbito de las representaciones votivas navales y ponen de relevancia la pertenencia de nuestro municipio a una cultura de tradiciones marítimas compartidas con otros pueblos.

MARTA ZABALA LLANOS

Muskiz, burdinaren
eta itsasoaren artean

Muskiz,
entre el hierro y la mar

CARLOS GLARIA

CARLOS GLARIA

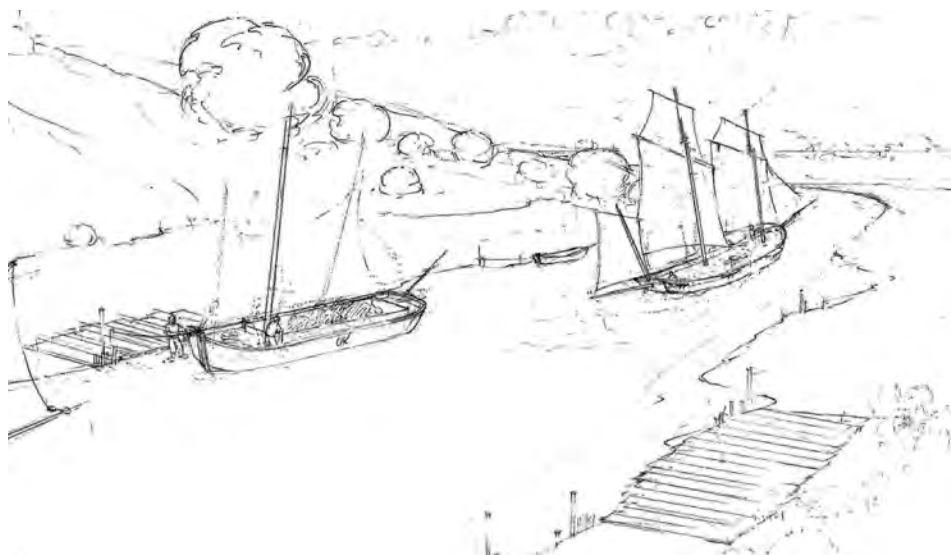
J. Gandavillas 22

Somorrostro harana

San Juliango grafitoak testuinguru geografiko zehatz batean azaltzen dira: Barbadun ibaiaren estuarioan, Bizkaiko burdin mea esportatzeko bide nagusietakoa izan zena. Hala-ber, estuario hau lurralde zabalago bati dagokio, hots, Somorrostro haranari. Eskualde hau Kadagua ibaiaren eta Castro-Urdialesko mugaren bitarteko eremu osoa zen, hau da, gaur egun Ezkerraldea - Meatzaldea deritzona.

XIV. mendean Portugalete hiria eta Barakaldo elizatea Somorrostrotik aldendu ziren. Harrezkero, Somorrostro Harana zeritzonak Enkarterrietan jarraitu zuen, bere baitan zeuden zazpi kontzejuak bi errepublikatan antolatu zirelarik: Hiru Kontzejuak (Santurtzi, Sestao eta Trapagaran) eta Lau Kontzejuak (Abantoko San Pedro eta Santa Juliana, Zierbena eta Muskiz). Bi errepubliken arteko muga Trianoko mendien eta itsas ertzaren arteko zeharlerro bat zen, Serantes mendiko gailurretik igarotzen zena.

Somorrostro izenari dagokionean, haranaren ekialdean toponimoaren erabilera ahuldu zen Portugalete eta Bilbo hiriek merkataritzan eta politikan zuten nagusitasunaren eraginez. Haranaren mendebaldean, ordea, jatorrizko izena indar betean erabiltzen jarraitu zuten eta gaur egun ere, Somorrostro eta Muskiz, sarritan, sinonimotzat hartzen dira.



Mea-garraiolariek idi-gurdietan eta mando-bizkarrean ekartzen zuten Trianoko minerala Lavallean portuaren eskuin erriberako zamalekuekara. Itsasoratu baino lehen, ontziek "cayaje" izeneko tasa ordaindu behar zuten, beren tamainaren arabera, portuko eta itsasadarreko instalazioak mantentzeko ekarpen gisa.

Los venateros acercaban el mineral de Triano a los cargaderos de la ribera derecha del puerto de Lavalle, en carros de bueyes y a lomo de mulas. Antes de hacerse a la mar, los barcos debían pagar una tasa denominada "cayaje", proporcional a su envergadura, como contribución al mantenimiento de las instalaciones del puerto y de la propia ría.

Gure harana ingurukoaren parekoa izan zitekeen, baldin eta Triano mendiko erraietan kalitate bikaineko burdin mineral ugari izan ez bazen: Somorrostroko mea famatua; bere historia ere bestelakoa izango zen, itsas ondoan egon ez balitz eta alboetan meategietara hurbiltzea ahalbidetzen zuten itsasadar nabigagarri bi izan ez bazituen: Ibaizabal-Nerbioi-Kadagua, ekialdean, eta Barbadun, mendebaldean.

Hala ere, itsasadarrek ez ziren nabigatzeko errazak. Esaterako, Portugaleteko portura iristeko Algorta eta Santurtzi arteko hareazko barra arriskutsua gainditu behar zen. Barbadun ibaiaren estuariorako sarbidea ere, ez zen Portugaletekoa baino hobea: itsasbeheran

El valle de Somorrostro

Los grafitos de San Julián solo se explican en un contexto geográfico determinado, el estuario del río Barbadun, que fue una de las principales arterias para la exportación del mineral de hierro de Bizkaia. Este enclave pertenece, a su vez, a un territorio más amplio, el valle de Somorrostro, que se extiende entre el río Cadagua y el límite con Castro-Urdiales. Es decir, lo que ahora se conoce como Margen Izquierda y Zona Minera.

En el siglo XIV se produjo su fraccionamiento administrativo con la fundación de la villa de Portugalete y la segregación de la anteiglesia de Barakaldo. El Valle de Somorrostro, propiamente dicho, permaneció dentro de las Encartaciones, y sus siete concejos se agruparon en dos repúblicas: Santurtzi, Sestao y el Valle de Trapaga, en la denominada Tres Concejos, y San Pedro y Santa Juliana de Abanto, junto con Zierbena y Muskiz, en la de Cuatro Concejos. La divisoria entre ambas repúblicas era una línea transversal que discurría entre los Montes de Triano y la orilla del mar, pasando por la cumbre del monte Serantes.

Al tiempo que el topónimo Somorrostro se diluía en la mitad oriental del valle, eclipsado por la preponderancia comercial y política de las villas de Portugalete y Bilbao, su uso se perpetuaba sin competencia alguna en el extremo occidental, donde la asimilación intelectual entre Somorrostro y Muskiz sigue siendo, a día de hoy, un hecho.

Nuestro valle podría haber sido como cualquier otro del entorno si su montaña de Triano no hubiese engendrado una ingente cantidad de mineral de hierro de excelente calidad, la famosa vena de Somorrostro. Tampoco su historia habría sido la misma si no hubiera estado volcado al mar y flanqueado por dos rías navegables que hicieron posible la aproximación a los yacimientos: Ibaizabal-Nervión-Cadagua, al este, y Barbadun, al oeste.

Sin embargo, ninguna de las rías fue fácil para la navegación. Para alcanzar el fondeadero de Portugalete había que salvar la peligrosa barra de arena que se extendía entre Algorta y Santurtzi. El acceso al estuario del Barbadun no era mejor. Situado en el extremo occidental



Lavallean portuaren islada 1800 inguruan.
Recreación del puerto de Lavalle hacia 1800.

lehor geratzen zen hareazko barra handi bateko mendebaldeko muturrean kokatuta eta iparraldera guztiz irekita zegoelako. Hortaz, ainguratokia eta kanala sarritan hareaz betetzen ziren. Horri guztiari itsasoaren eta kostalde honetako haize nagusien astindua gehitzen zitzaion.

Halaz ere, naturak ezarritako zailtasunak gorabehera, nekearen nekez, Barbadungo itsasadarra izan zen biderik behinenetakoa mea eta burdina kantauri itsasertzeko portu eta burdinoletara eramateko, kabotaje ontzietan. Ontzi horietako batzuk Muskizko San Julian elizako ateetan irudikatuta daude: eliza talaia ezin hobea baita haranaren historiaren garai oparoenak ezagutzeko.

Barbadungo estuarioa, "ibarren ibarra"

Behealdean, Barbadun ibaiak estuario bat eratzen du, Campomar, Pico Ramos-Janeo, El Peñón eta Montañón itsas mendiek inguratua. Hegoaldetik, berriz, Triano eta Mello mendiek Enkarterrietako barnealdetik bereizten dute estuarioa. Kolitzan sortzen den ibaia bi mendi horien artean igaro eta El Pobaleko presan geldotzen da, Muskiz udalerriko eta Somorrostro haraneko sarreran.

Ibaian behera, Los Vados eta Santelices artean, itsasaldien bultzadak aurre egiten dio ibaiaren indarrari eta horren eraginez, uraren ibilera moteltzen da Barbadun ibarrean, San Juan auzoko zubipetik irtenbidea aurkitzen duen arte. Izan ere, ibar horretatik hartzen du ibaiak bere izena, Barbadun. Bazterretan geratu dira Kolitzan mendian sortzen denetik hamabost kilometroko ibilbidean gure ibaiak izan zituen bestelako izenak.

Barbadun eta Cotorrio ibaien estuarioa XX. mendearen erdialdean, findegia eraiki aurretik.

El estuario de los ríos Barbadun y Cotorrio a mediados del siglo XX, antes de la construcción de la refinería.



Zubiko ontziolaren antzinako kokalekuan, ibaia itsasadar bihurtzen da eta mantso-mantso aurrera egiten du itsasoraino, San Juan zelaia eta Barrago ibarra ezkerrean utzirik. Horien parean, eskuinetik jasotzen du Barbadunek Cotorrio ibaiaren ur emaria, Trianoko mendietatik datorrena. Egun, Cotorrio ubide artifizial batetik doan arren, jatorrian La Verdejatik zihoan, duela 50 urte findegiak hartzen duen espazioaren erditik. Hori baino lehen, Barbadunek eta Cotorriok bat egiten zuten itsasadarraren gunerik zuzen eta sakonenean: Lavalle izeneko ibar eta portuan, San Julian elizaren azpian.

Hortik aurrera, ibaiak SE-NW norabidea hartu eta El Chimbo, El Verde, La Arenota eta Areño ibarretan zehar doa Pobeñako badian itsasoarekin bat egiteko, Campomar eta Punta Lucero talaian artean.

de otra extensa barra de arena que se secaba en bajamar y totalmente abierto al norte, a la frecuente colmatación del surgidero y del canal de navegación, se sumaba el azote de la mar y de los vientos dominantes en este litoral.

Pero a pesar de las dificultades impuestas por la naturaleza, la ría del Barbadun fue, contra viento y marea, una de las principales vías para la saca de venas y hierro con destino a los puertos y ferrerías del litoral cantábrico en embarcaciones de cabotaje. Algunas de esas naves están representadas en las puertas de la iglesia de San Julián de Muskiz, inmejorable atalaya para otear retazos de la historia de este enclave en sus momentos de mayor apogeo.

El estuario del Barbadun, una "vega de vegas"

En su curso bajo, el río Barbadun forma un estuario delimitado por los montes Campomar, Pico Ramos-Janeo, El Peñón y Montañón, que se asoman directamente a la mar mientras que las cordilleras de Triano y Mello lo cierran por el sur, separándolo del interior de las Encartaciones. Entre estos dos últimos macizos se abre paso este cauce que nace en el monte Kolutza y se remansa en la presa de El Pobal, justo a la entrada del término municipal de Muskiz, iniciando aquí su recorrido por el valle de Somorrostro.

Entre los Vados y Santelices, el empuje de las mareas contrarresta el ímpetu fluvial, lo que hace que casi se estanque en la vega de Barbadun, antes de buscar la salida bajo el puente de San Juan. De esta vega toma el río su nombre definitivo, que a día de hoy se ha impuesto a otras denominaciones que fluctuaron en el pasado a lo largo de sus quince kilómetros de recorrido.



Muskizko ibarra iraganean, Muñatonesko San Martingo gaztelua eta bere portua Cotorrio ibaiaren ertzean, San Julian herrigunea atzean eta, ibaian gora, San Juango zubiko ontziola zaharra.

La vega de Muskiz en el pasado, con el castillo de San Martín de Muñatones y su puerto a orillas del río Cotorrio; el núcleo de San Julián al fondo y, aguas arriba, el viejo astillero del puente de San Juan.

En el sitio del viejo astillero del Puente el río se convierte en ría y avanza reposadamente hacia la mar, dejando a la izquierda la campa de San Juan y la vega de Barrago, frente a la cual recibe por la derecha el caudal del río Cotorrio, que procede de los montes de Triano. El Cotorrio discurre ahora por un cauce artificial pero el original fluía por La Verdeja, en el centro del espacio que ocupa desde hace 50 años la refinería, para unirse al Barbadun en su tramo más recto y de mayor calado: el sitio y puerto de Lavalle, a los pies de San Julián.

A partir de aquí el río abandona el rumbo que traía, para virar a SE-NW y abordar el tramo final de su recorrido a través de vegas como El Chimbo, El Verde, La Arenota o Areño hasta fundirse con la mar en la ensenada de Pobeña, que se abre entre las atalayas de Campomar y Punta Lucero.

Orain arte "Ibarra" hitza erabili dugu teknikoki padurak, dunak eta hareatzak direnak izendatzeko. Nahita eutsi diogu bertokoek erabiltzen duten terminologiari, estuarioa hainbat ibarrez osatutako ibar bakartzat hartzen dutelako. Ibarrok askotariko baliabideak ematen baitzizkioten herriari; esaterako, itsasbeheran azienda bazkatzeko gunearak, elizak zolatzeko ihia batzeko eremuak eta ontziratu aurretik mea uzteko tokiak.

Izan ere, El Malecón, La Verdeja eta Lavalle ibarretan abeltzaintza-erabilerak bere horretan iraun zuen ibarrak eurak fisikoki desagertu arte. Bestetik, zoladuretarako ihia erabiltzea ohikoa izan zen lurrezko zorua zuten Somorrostroko eliza guztietan. Izan ere, San Julian elizaren kontu-liburuek urterik urte jasotzen dituzte ihiarekin zerikusia duten gastuak, hala-nola: ihia Arenotan ebaki, ontzirekura eraman eta Lavallera igo, elizara hurbildu eta ihi zaharra erretiratu ostean, berria zoruan jartzea. Azkenik, mea La Verdeja eta Lavalleko ibarretan metatzen zen, itsasadarreko ontziratze kaïetatik hurbileko guneean.

Itsasadarra eta Lavalleko portua

Estuarioaren baliabideak ederki menperatzen ziren Muskiz zeritzon muinotik eta bertan biltzen dira udalerraren identitate ikur nagusiak: izena bera, San Julian parrokia nagusia, kontzejuko batzarrak egiteko tokia zen harrizko gurutzea eta San Nikolas marinelen kofradia, elizan bertan egoitza zuena. Muskiz, ordea, jatorrizko San Julian gunea baino gehiago da. Hain zuzen ere, XVIII. mendeko hazkunde ekonomiko eta demografikoaren harira bultzatuta, beste parrokia bi sortu ziren: San Juan, zubiko ontziolaren eta udalerría zeharkatzen zuten bide nagusien ondo-ondoan eta Pobeñako San Nikolas, itsasadarra itsasoratzen den tokian San Pantaleon uhartearen babesean. Hiru elizak itsasadarraren ezker aldean simetrikoki kokatuta daude eta, ondorioz, Barbadun ibaia, nabigazio-kanal gisa duen garrantziaz gain, kontzejuren ardatz egituratzailea da. Hurrengo lerroetan bere ezaugarri naturalak eta nabigaziokoak jorratuko ditugu, XVII eta XVIII. mendeetako ordenantzen argitan.

Lehen azpimarratu dugunez, itsasotik kanal estu eta zalantzarik gabeko batetik bakarrik sarzitekeen. Ubide hori ibaiak berak ireki zuen hareazko barra trinkoan, kostalde malkartsu batera mugatuta, sarritan olatuek eta ipar eta ipar-mendebaldeko haizeek irabiatua. Itsasadarreko espazio adierazgarrienak portua, El Verdeko kanala eta Pobeñako ainguratokia ziren.



Bokaletik hurbil dauden Arenota, Areño eta El Verdeko ibarretan hondar-bankuak sortzea oztopo handia izan zen mendeetan zehar Barbadun ibaiaren nabigagarritasunerako.

La formación de bancos de arena en las vegas de Arenota, Areño y El Verde, próximas a la desembocadura, fue durante siglos un importante obstáculo para la navegabilidad del río Barbadun.

Conscientemente, hemos hablado de vegas para referirnos a lo que técnicamente son marismas e incluso dunas y arenales. La razón es la terminología empleada por los habitantes del entorno, que perciben el estuario como una gran "vega de vegas". Vegas que aportaban a la comunidad diferentes recursos, como espacios verdes para apacentar los ganados en las bajamares, la producción del junco necesario para el pavimento de las iglesias y lugares donde depositar la vena para los embarques.

El uso ganadero del Malecón, la Verdeja y Lavalle se mantuvo hasta la desaparición de las propias vegas, mientras que el enjuncado fue una práctica habitual en las iglesias de todo el valle de Somorrostro, cuyo suelo era de tierra. De hecho, los libros de cuentas de San Julián recogen año tras año los gastos realizados por segar junco para la iglesia en la Arenota, acarrearlo hasta el embarcadero y subirlo a Lavalle para, desde allí, llevarlo a la iglesia y colocarlo sobre el suelo después de haber retirado lo viejo. Finalmente, el depósito del mineral se realizaba en las vegas de la Verdeja y Lavalle, en las zonas próximas a los riberos de embarque de la ría.

La ría y el puerto de Lavalle

El estuario y sus recursos se dominaban por completo desde el altozano de Muskiz, que aglutinaba las principales señas de identidad del municipio: el nombre, la parroquia matriz de San Julián, el crucero en torno al cual se celebraban las juntas vecinales y la cofradía de marreantes de San Nicolás, cuya sede era la propia iglesia. Sin embargo, Muskiz no se reduce solo al núcleo original de San Julián, sino que al albur de la expansión económica y demográfica del siglo XVIII, nacieron las nuevas parroquias de San Juan y San Nicolás de Bari, la primera junto al Astillero del Puente en un lugar por donde transcurren los caminos principales y la segunda, en la misma desembocadura del río, con su fondeadero al abrigo del islote de San Pantaleón. Las tres iglesias se reparten simétricamente a lo largo de la ribera izquierda de la ría que, además de su importancia como canal de navegación, es el eje geográfico en torno al cual se articula el concejo. En las siguientes líneas abordaremos sus características naturales y de navegación, a la luz de las ordenanzas de los siglos XVII y XVIII.



Dekantazio-materialek eta mineral-garbitokietako lohiek sarritan betetzen zituzten Barbadun eta Cotorrio ibaien ubideak, horren ondorioz, itsasgorek eta prezipitazio ugariak uholdeak eragiten zituzten ibarrean, batez ere udaberrian eta udazkenean. XX. mendearen erdialdeko uholdea.

Los materiales de decantación y los lodos procedentes de los lavaderos de mineral colmataban con frecuencia los cauces de los ríos Barbadun y Cotorrio, de manera que las pleamares y las abundantes precipitaciones provocaban inundaciones o aguaduchos que anegaban la vega, sobre todo en primavera y otoño. Aguaducho a mediados del siglo XX.

La ría tenía escaso caudal de agua y el fondo se llenaba de lodos y arena con facilidad. Además, discurría por un estuario que los aguaduchos anegaban con demasiada frecuencia; de hecho, una de las imágenes fijas en la historia de Muskiz es la vega convertida en bahía. Por si fuera poco, la entrada desde la mar solo era posible por un estrecho e incierto canal, abierto

Portua Lavallen zegoen, itsasadarreko toki sakon eta babestuenean. Zamalekuak bi er-tzetan zeuden: ezker aldekoa espazio zabala eta laua zen, San Julian eliza azpiraino lu-zatzen zena eta porturako bidea Turruntero izeneko erripatik behera zihoan. Eskuin ibarrera Cotorrio ibaia zetorren, Lavalle eta San Martin lotzen zituen ubide nabigagarri estu batetik. Erdi Aroan San Martinen portu bat zegoen, mearen esportazioan garrantzi handia zuena. Mendeetan San Martingo portua Muñatonesko Salazartarren kontrolpean egon zen eta ber-tan ezarri zuten erreteria eta mea garraiolariei zergak kobratzeaz gain urtero zenbait mea gurdikada uztera behartu zituzten, gurdibide nagusiaren buruan zegoen Lavalleko putzuan.

El Verdetik bokalerainoko zatia oso zaila zen nabigatzeko, hondar bankuek kanala be-tetzen zutelako. Horrexegatik, ibaia bideratzeko ahalegina egin zuten kaia eta reta -harrie-ta gisako bat- eratuz, harrizko eta hareazko lasta erabilita.

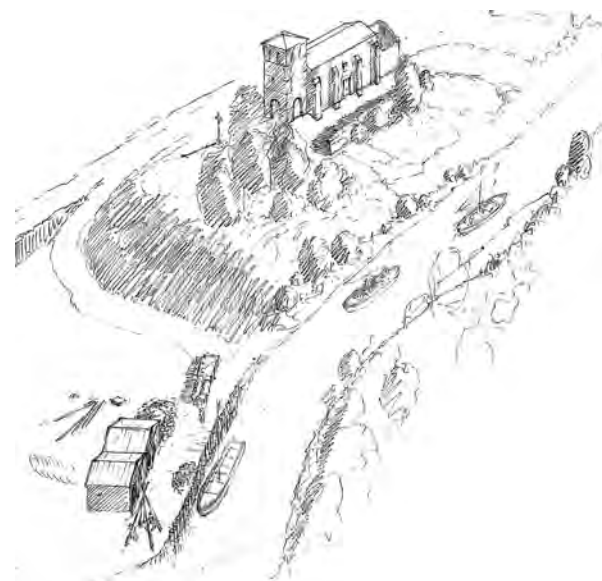
Pobeñako badia bokalearen beraren parte izanik, badia itsasaldien arabera betetzen eta husten zen; hala, ainguraleku eta ontzitegi modura ziharduen aldi berean, San Pantaleon irla eta gertuko mendiaren arteko tartea ixteko eraikitako kaiaren babesean. Pobeñak ere izan zuen inguruko meategietako mineraletarako zamalekua.

Itsasadar honetatik irteten zen Bizkaia, Gipuzkoa, Santander (gaurko Kantabria), As-turias, Galizia eta beste hainbat tokitako burdinoletarako mea gehiena. Kanala manten-tzeko lanak eta nabigazioaren antolaketa itzelezko buruhaustek ziren gure arbasoentzat eta, hala, ordenantzen bidez saiatu ziren ibaiko garraioa eta haren elementuen erabilera, hobekuntza eta kontserbazioa antolatzen eta arautzen. Ordenantzak interes handiko doku-mentuak dira, argi erakusten baitute zein izan zen dinamika itsasadarra mea ateratzeko bide gisa erabiltzen zena. Eta dokumentu horietan deskribatutako zailtasunak ikusirik, aise ulertzen da zergatik alboratu zen ibaiko garraioa, XIX. mendearen bukaeran mea garraiatze-ko beste modu batzuk sortu ziren unetik bertatik. Gerora itsasadarra bideratzeko egindako ahaleginen helburua ez zen, jada, nabigagarritasuna bermatzea, uholdeak saihestea baizik.



Bokalea dragatzea eta harri-lubetak eraikitzea izan ziren uholdeek eragindako kalteak gutxitzeko sustatu ziren jarduketak. "Euskal Erria" draga, Barbadun ibaiaren bokalean lanean (1931).

El dragado de la bocana y la construcción de escolleras fueron las principales actuaciones promovidas con el fin de aminorar los efectos de las inundaciones o aguaduchos. La draga "Euskal Erria" trabajando en la desembocadura del Barbadun (1931).



San Julian eliza eta kontzejuaren gurutzea Muskiz izeneko muinoaren buru dira. Ibai ondoan, Lavalleko portua eta erreteria daude, non minerala pisatzen zen eta ontziratzeko ezarritako tasak kobratzen ziren.

La iglesia de San Julián y el cruceiro concejil presiden el promontorio de Muskiz. A sus pies, junto al río, se encuentran el puerto de Lavalle y la rentería donde se pesaba el mineral y se cobraban las tasas establecidas para su embarque.

por el propio río en la densa barra de arena y ceñido a una costa escabrosa, batida a menudo por el oleaje y los vientos del norte y del noroeste. Los espacios más significativos de la ría eran el puerto, el canal de El Verde y el fondeadero o surgidero de Pobeña.

El puerto se ubicaba en Lavalle, que era el paraje más profundo y abrigado de la ría y sus dos riberas constituían el cargadero propiamente dicho. La ribera izquierda era un espacio ancho y llano que se prolongaba hasta más abajo de la iglesia de San Julián. El acceso al puerto descendía por la ladera del cerro que denominaban, propiamente, *Turruntero*. En la margen derecha desaguaba el río Cotorrio, a través de un angosto canal navegable que unía Lavalle con San Martín, enclave medieval que tuvo su propio puerto y jugó un importante papel en la exportación del mineral bajo el control de los Salazar de Muñatones. De hecho, los miembros de este linaje establecieron su rentería en el lugar de La Verdeja y durante siglos cobraron a los venateros un impuesto obligándoles también a depositar ciertas carretadas de mineral al año en el "pozo de los carros de Lavalle", excavado al final de la principal vía de transporte, el "camino de los carros".

El canal entre El Verde y la desembocadura era dificultoso para la navegación porque los bancos de arena invadían el cauce y por ello fue el tramo elegido para intentar canalizar el río formando un muelle y *reta* -especie de escollera- con lastre de piedra y arena.

La ensenada de Pobeña formaba parte de la desembocadura y se llenaba y vaciaba al compás de las mareas, por lo que ejercía de surgidero y varadero al mismo tiempo, al abrigo de la isla de San Pantaleón y de un muelle construido para cerrar el espacio entre la isla y el monte. Pobeña también tuvo su cargadero para el mineral de las veneras de su entorno.

Por esta ría salía la mayor parte de la vena que se llevaba a las ferrerías de Bizkaia, Gipuzkoa, Montaña de Santander, Asturias, Galicia y otros lugares. El mantenimiento del canal y la ordenación de la navegación traían de cabeza a nuestros antepasados, por lo que trataron de ordenar y regular el tráfico fluvial y el uso, mejora y conservación de sus elementos por medio de diversas ordenanzas. Estos documentos son de gran interés, puesto que ofrecen una visión clara de la dinámica que se seguiría casi hasta el final de la utilización de la ría como arteria para la saca de mineral. Y viendo las dificultades que describen, es fácil deducir por qué se abandonó el tráfico fluvial por la ría, desde el mismo instante en que hubo otras formas de transportar el mineral a finales del siglo XIX. Los esfuerzos realizados con posterioridad por canalizar la ría ya no serían para mantener su navegabilidad sino para evitar inundaciones.

1716ko ordenantzak Espazioaren eta jardunaren erregulazioa

Siendo la conservación de los puertos de mar tan importante a la causa común y atendiendo a que para la manutención del de este concejo de San Julián de Musques, por ser demasiado seco, se necesita una continua aplicación y vigilancia de sus vecinos en cuidarle formando muelles, limpiar y enderezar canales y poner orden y modo de repararlas y hacerlas más profundas y reconocibles... se necesitan ordenanzas por las cuales se pueda tomar regla para refrenar los desórdenes u excesos de los mareantes con sus bajeles, deslastrándolos muchas veces en medio de la Canal y en otros parajes perjudicialísimos a lo navegable de ella.

Horrelaxe adierazi zituzten Muskizko kontzejuko erregidore, nabigatzaile eta bizilagunek itsasadarraren ezaugarriak eta hartan egiten ziren zamalanak eta nabigazio jarduera ordenatzeko hartu beharreko neurriak. Arau eta kontzeptu horietako batzuei erreparatuko diegu, gure itsasadarraren berezitasunak hobeto ezagutzeko.

Lasta estuarioan nabigatzeko oztopo nagusietako bat zen. Mea zamatzera zetozen itsasontziek harrizko eta hareazko lasta ekartzen zuten nabigatzean egonkortasunari eusteko. Portura iristean, zingoa murriztu behar izaten zuten barra gainditzeko eta itsasadarrean nabigatzeko. Gainera, ontzian zamarako tokia egin behar zuten eta, hala, kareletik behera bota ohi zuten lasta. Jokaera horrek nabigazio kanalaren buxadura eta hondamena ekarri ohi zuen eta, horregatik, lasta Montañoko putzutik behera harri-lubeta (reta) eta kai bat eratzeko erabiltzea otu zitzaien. Era horretan, ura kaiaren albotik eta ahal bezain zuzen jaitsiko baitzen, lasten artean biderik egin barik. Bestalde, ez zegoen lasta botatzerik ez barratik kanpora ez Pobeñako ainguralekuan, harriak kalte handia egiten baitzien ontziak ainguratzeko erabiltzen zituzten sokei eta hareak, berriz, parajearen sakonera murrizten baitzuen. 1715ean kai berri bat eraiki zuten, uhartearen babesean amarratutako ontzien segurtasuna arriskuan jartzen zuten itsasoaren kolpe eta oldarrei aurre egiteko.

Maiordomoa marinelek eta ontzien jabeek aukeratzen zuten urtero eta kofradiako kide garrantzitsuena zen. Berak zehazten zuen ontziek lasta non bota behar zuten, arestian aipatutako kaia eratzen jarraitzeko. Era berean, kontzejuak gabarra edo ontzi *arruquero* bat jarri zuen Lavalleko portuan metatutako materialak kai hartara eramateko, itsasbeheran kargatuta gelditzen ziren ontzien kroskoei kalteak eragiten zizkien eta.

Amarratzea ere garrantzi handiko alderdia zen. Itsasadarraren ertzetan ez zegoen hesola edo *pajón* finkorik ontziak amarratzeko. Hortaz, ontzien jabe bakoitzak haritz egurrezko hesola on bat ezarri eta kontserba zezala erabaki zuten, Lavalleko *Pozo de los carros* eta San Julian elizaren arteko zatian, baita Pobeñako erriberan ere. Debekatuta zegoen meatzariak hesola horien alboan deskargatzea: bi pausuren gutxieneko tarteak utzi behar zuten mea piloan eta hesolen artean, zama hurbilegi utziz gero harri koskorrek ontzien sokak hondatzen zituztelako eta ubideetara jausten zirelako. Horren ondorioz, kanala betetzen joaten zen, gurdi edo mandoaren jabeak kargaren parte bat galtzen zuen eta orgazain eta mandazain batzuek nahita uzten zuten zama uretatik hurbil, hura busti eta pisuagoa izan zedin.

Ibaian trafikoa antolatzea zen ordenantzen beste helburu garrantzizko bat eta ez zen egiteko samurra halako kanal estuan. Zamatuta zihoazen itsasontziei lehentasuna ematen zitzaienten, hutsik zihoazenen aurrean eta alde batera egin behar izaten zuten, zamatutako

Ordenanzas de 1716 La regulación de un espacio y de su actividad

Siendo la conservación de los puertos de mar tan importante a la causa común y atendiendo a que para la manutención del de este concejo de San Julián de Musques, por ser demasiado seco, se necesita una continua aplicación y vigilancia de sus vecinos en cuidarle formando muelles, limpiar y enderezar canales y poner orden y modo de repararlas y hacerlas más profundas y reconocibles... se necesitan ordenanzas por las cuales se pueda tomar regla para refrenar los desórdenes u excesos de los mareantes con sus bajeles, deslastrándolos muchas veces en medio de la Canal y en otros parajes perjudicialísimos a lo navegable de ella.



1726ko otsailaren 22ko Errege-Probisioa, Muskizko San Julian Kontzejuak zenbait ordenantza berrestea lortu nahi izan zuelako. Ordenantza horiek, hain zuzen ere, kontzeju horretako kaian eta itsasadarrean bena kargatu behar zuten ontziek zekarten harrizko eta hareazko lasta botatzea galarazi egiten zuten.

Real Provisión del 22 de febrero de 1726, en razón de la confirmación pretendida por el Concejo de San Julián de Musques de ciertas ordenanzas que impedían echar en el puerto y ría de dicho Concejo el lastre de piedra y arena que traían los bajeles que iban a cargar vena.

Así reflejaron los regidores, mareantes y vecinos del Concejo de Muskiz las características de su ría y las medidas necesarias para ordenar las actividades de carga y navegación que en ella se realizaban. Vamos a detenernos en algunas de las normas y conceptos que nos van a permitir conocer mejor las particularidades de nuestra ría.

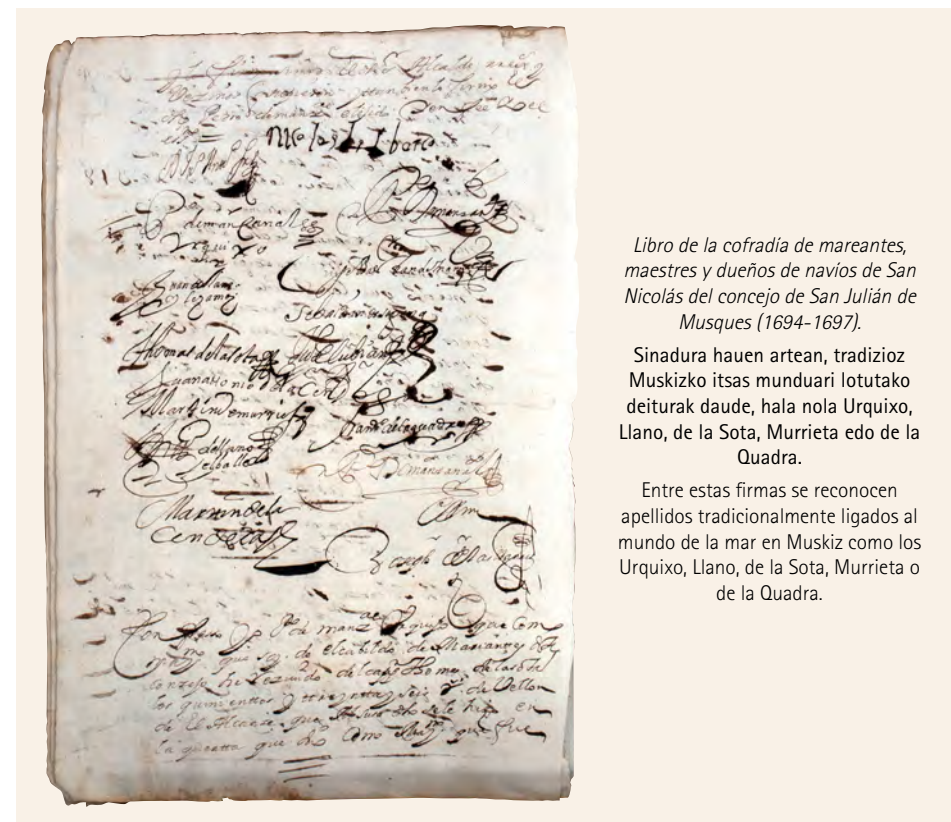
El lastre era uno de los principales obstáculos para la navegabilidad del estuario. Los barcos que venían a cargar la vena traían un lastre de piedra y arena para mantener la estabilidad en la navegación. Al llegar a puerto necesitaban reducir calado para salvar la barra y navegar por la ría. Además, debían de hacer sitio para estibar la carga, por lo que echaban el lastre por la borda, aumentando el colapso y deterioro del canal de navegación. Por ello, la cofradía decidió utilizar el lastre para formar un muelle desde el Pozo de Montaña hacia abajo, de manera que el río corriese arrimado a él y lo más recto posible para evitar que el agua abriera canales entre los lastres. Tampoco se podía deslastrar fuera de la barra ni en el surgidero de Pobeña, porque la piedra hacía mucho daño a los cabos que fondeaban los bajeles y la arena restaba profundidad al paraje. En 1715 se levantó un muelle de nueva planta en este lugar, para hacer frente a los golpes y embates del mar que comprometían la seguridad de los navíos amarrados al abrigo de la isla.

takoei bidea uzteko. Bestalde, ontziek ezin ziren portuan egon hiru itsasgora baino gehiago, sarrerakoa eta irteerakoa barne.

Cayaje (itsasadarra eta instalazioak erabiltzeko eskubidea). Ordenantzek zerga bat ezarri zuten itsasontzi bakoitzak mineralaz zamatuta egiten zuen bidaia bakoitzeko. Tasa hori itsasontziaren tamainaren arabera zen; ontziaren gabia edo bela kopuruaren arabera –bi, bat edo bat ere ez– zehazten zen, eta kanpoko itsasontziek bertakoek baino gehiago ordaintzen zuten. Bildutako dirua kanalak eta kaiak konpontzeko, eraikitzeko eta kontserbatzeko erabiltzen zen. Ordainketa eskatzeko ardura maiordomoak zuen, eta ordaintzeari uko egiten zionei belak eta aparailuak kentzen zizkien, zerga ordaindu arte.

Gaueko lanak. Arauak oso argiak ziren: debekatuta zegoen gauez kaietan jardutea. Egunez baino ezin zen mea kargatu, betiere mineralaren pisuaren gaineko kontrola zeramaten pertsonen begi bistan. Horren helburua zen besteren meak "altxatzea" saihestea, errentariak bertan ez zirela aprobetxatuz. Mea pisatzeko, San Julian elizan gordetzen ziren balantza batzuk erabiltzen zituzten; izan ere, eliza zen errentatzearen onuraduna eta fabrika liburuetan sarritan aipatzen dira balantzak egiteko, kontserbatzeko eta kalibratzeko gastuak.

Segurtasuna ez zen nolanahiko kezka eta hainbat esparrutara hedatzen zen. Hala nola, ordenantzek nabigatzeko aldiak mugatzen zituzten eta istripurik gerta ez zedin hartu behar izan zituzten neurriak deskribatzen dituzte, zeren eta itsasontziak gaizki tresnatuta eramateagatik edo neguan itsasoko enbatei aurre egiteko egoki prestatu gabeko ontzietan itsasoratzeagatik bizitza eta ondasun galera ugariak gertatzen baitziren. Bestalde, XVII. eta XVIII. mendeetan gure kostaldean maiz ibili ziren itsasontzi frantses, ingeles eta holandarrek, mehatxu are larriagoa izan zitekeen. Horri aurre egiteko, premiaz-koa zen babesaren antolatzea, gotorleku edo talaia sendotuz, gerra garaian kortsarioek itsas-ontzirik bahitu ez zezaten. Gure inguruan, San Pantaleon harkaitzean, Campomarren eta Punta Luceron kokatzen ziren.



Libro de la cofradía de mareantes, maestros y dueños de navíos de San Nicolás del concejo de San Julián de Musques (1694-1697).

Sinadura hauen artean, tradizioz Muskizko itsas munduari lotutako deiturak daude, hala nola Urquixo, Llano, de la Sota, Murrieta edo de la Quadra.

Entre estas firmas se reconocen apellidos tradicionalmente ligados al mundo de la mar en Muskiz como los Urquixo, Llano, de la Sota, Murrieta o de la Quadra.

El **Mayordomo** –elegido anualmente por los mareantes y los dueños de navíos, era la figura más relevante de la Cofradía– señalaba el lugar exacto donde los bajeles tenían que depositar estos materiales para seguir formando el muelle citado. Para trasladar a este punto el material acumulado en el puerto de Lavalle, que dañaba con frecuencia el casco de los navíos que quedaban cargados en bajamar, el Concejo puso una gabarra o barco *arruquero*.

El **amarre** era otro capítulo importante. Las riberas de la ría carecían de estacas fijas o *pajones*, por eso establecieron que cada dueño de navío pusiera uno de buena madera de roble y lo conservara en el tramo comprendido entre el Pozo de los carros en Lavalle y la iglesia de San Julián, así como en el ribero de Pobeña, para que pudieran amarrar los bajeles. Estaba prohibido que los venateros descargasen junto a estos *pajones*, debiendo guardar una distancia mínima de "dos piernas" (pasos) entre las pilas de vena y las estacas porque, si dejaban la carga demasiado cerca, los cantos rozaban y estropeaban los cables de las naves y se iban rodando a los canales. Como consecuencia, el canal se iba rellenando, el dueño del carro o mula perdía parte de su carga y algunos carreteros y arrieros dejaban maliciosamente la carga cerca del agua para que se mojase y aumentara de peso.

Ordenar el tráfico fluvial en un canal tan estrecho como este era otro de los cometidos de las ordenanzas. Se daba preferencia a los barcos cargados frente a los vacíos, que debían apartarse para dar paso a aquellos. Por otro lado, ningún bajel podía permanecer en el puerto más de tres pleamares, incluyendo las de entrada y salida.

Cayaje (derecho de uso de la ría y sus instalaciones). Las ordenanzas establecían una contribución en ese concepto para cada navío por cada viaje de vena que hiciese. La tasa era proporcional a la envergadura de la nave, que se medía según las gaviás o velas que tuviesen –dos, una o ninguna– y los navíos forasteros pagaban más que los naturales del concejo. El dinero recaudado se destinaba a reparos, construcción y conservación de los canales y muelles. El responsable de exigir el pago era, de nuevo, el Mayordomo, y a quienes se negaran, debía quitarles las velas y aparejos hasta que lo abonasen.

Actividad nocturna. Las normas eran muy claras y prohibían la actividad nocturna en los muelles. Solo se permitía cargar vena de día y en presencia de las personas que controlaban el pesaje del mineral. De esta forma se pretendía evitar los frecuentes "levantamientos" de venas ajenas, aprovechando la ausencia de los renteros. Para pesar la carga contaban con balanzas que se custodiaban en la iglesia de San Julián, beneficiaria del rentaje y en cuyos libros de fábrica se recogen con frecuencia los gastos relativos a la fabricación, conservación y calibración de las mismas.

La seguridad no era una preocupación menor y se extendía a diferentes ámbitos. Las Ordenanzas acotan los tiempos de navegabilidad y nos describen las medidas que tuvieron que adoptarse para evitar los accidentes ocasionados por llevar los barcos mal aparejados o por salir durante el invierno con bajeles poco preparados para la bravura de los mares, lo cual comportaba grandes pérdidas humanas y de bienes. Pero no había que protegerse solo de la mala mar. La presencia de navíos franceses, ingleses y holandeses, que rondaron nuestra costa en diferentes momentos durante los siglos XVII y XVIII, podía ser una amenaza aún mayor. Frente a ella era necesario organizar una defensa, reforzando las guardas o atalayas para evitar que en tiempo de guerra los corsarios apresasen los bajeles. En nuestro entorno, estas se ubicaban en el islote de San Pantaleón, Campomar y Punta Lucero.



San Juliango talaiaitik

JUAN MANUEL GONZÁLEZ CEMPELLÍN

Desde la atalaya de San Julián

JUAN MANUEL GONZÁLEZ CEMPELLÍN

Eliza, kontzejua, nabigatzaileak, portua... eta patronoak

Don Sancho Ortiz Marroquín fue criado desde pequeño de don Diego López el Bueno, Señor de Vizcaya. E por muchos serviçios que le fizo en toda su moçedad, espeçialmente en la batalla... de las Navas de Tolosa, diole los monesterios de Sant Julián de Musques e de Sant Román de Çierbena e la prebostad e peaje del puerto de Sant Martín, que son en Somorrostro.

1212. urte inguruan gertatu zen hori. Antso Ortiz Marrokinek San Juliango monasterioa jaso zuen, besteak beste. Edo, beste era batera esanda, elizaren patronatua: hark kobratuko zituen elizaren hamarrenak, eraikina mantentzearen eta hango apaizei ordaintzearen truke. Patronatua ez zen ekonomia kontu soila. Patroiak izendatzen zituen elizako apaizak, eta horrek aukera ematen zion bere aldekoak edo senideak izendatzeko eta, bide horretatik, fededunen gaineko kontrol soziala ezartzeko; pulpitutik, erraza zen jendea doktrinatzea, eta, hala behar izanez gero, Jainkoaren justiziaren bidez zigortzea, garai hartan justizia zibila bezain eraginkorra baitzen. Eta patroiak bere gizarte nagusitasunaren erakusleho modura baliatzen zuen eliza: haren armariak ageri ziren horma edo erretauletan, aldaretik hurbi-leneko eserlekua zuen, hark hartzen zuen jauna aurrea eta buru joaten zen prozesioetan. Hala, bada, ez zen diru kontu soila: jauntxoek kontrolarekin eta irudiarekin ere zerikusia zuen. Eta hori funtsezkoa zen Erdi Aroaren amaierako leinuetako ahaide nagusientzat. Handik gutxira, Muñatones etxearen esku gelditu zen patronatua, ezkontza bidez, eta ondoren eskuratu zuten Salazar etxeok eta, amaitzeko, Villariasko markesek.



J. E. Delmasen grabatua;
Muñatonesko Gaztelua
irudikatzen da, eta, atzean, San
Juliango eliza (1846).

Grabado de J. E. Delmas en el
que se representa el Castillo de
Muñatones y, al fondo, la iglesia
de San Julián (1846).

San Juliangoa zen, garai hartan, udalerriko parrokia bakarra. Eta herritar guztientzako erreferentzia. Identitate ikurra. Hain zuzen ere, hark ematen zion izena herriari berari: *Conçejo de San Julián de Muskiz*. Bertan egiten ziren auzo batzarrak eta garrantzizko ekitaldi publikoak. Esaterako, 1716an herritarrek Lavallean portuaren erabilerari buruzko ordenantzak idazteko egindako bilkura:

en el puesto del Cruzero de este conzejo de San Julian de Musques... que es el sittio lugar donde tienen de costumbre de ynmemorial tiempo a esta parte juntarse los vezinos cavalleros escuderos hijosdalgo de dicho conzejo para tratar y comferir las cossas combenientes a el servizio de Dios nuestro señor y de la cattholica y real magestad nuestro rey y señor (y al) vien y utilidad de los dichos vezinos.

Iglesia, concejo, mareantes, puerto... y patronos

Don Sancho Ortiz Marroquín fue criado desde pequeño de don Diego López el Bueno, Señor de Vizcaya. E por muchos serviçios que le fizo en toda su moçedad, espeçialmente en la batalla... de las Navas de Tolosa, diole los monesterios de Sant Julián de Musques e de Sant Román de Çierbena e la prebostad e peaje del puerto de Sant Martín, que son en Somorrostro.

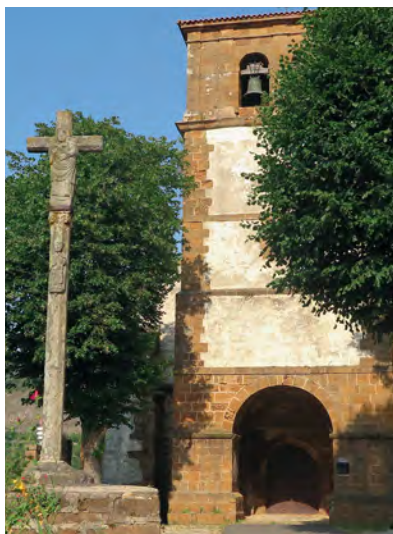
Sucedía esto hacia 1212. Sancho Ortiz Marroquín recibía entre otras cosas el *monesterio* de San Julián. O lo que es lo mismo, el patronato de la iglesia: él cobraría los diezmos del templo a cambio de mantenerlo y pagar a sus curas. Pero el patronato no era solo una cuestión económica. El patrón era quien nombraba a esos curas, lo que le permitía colocar como tales a partidarios o familiares, facilitando el control social de sus feligreses: desde el púlpito era fácil adoctrinar y, si fuera necesario, condenar con la justicia divina, por aquel entonces tan eficaz como la civil. Y el patrón utilizaba la iglesia como escaparate de su preeminencia social: sus escudos estaban en las paredes o retablos, su asiento era el más próximo al altar, él era el primero en tomar la comunión y en las procesiones... Así pues, no solo era dinero: era también control y representación del poder señorial. Algo fundamental para los parientes mayores de los linajes al final de la Edad Media. Muy pronto el patronato pasaría, por vía matrimonial, a los Muñatones, de estos a los Salazar y finalmente a los marqueses de Villarias. Estos dos últimos, por cierto, propietarios sucesivos de la Ferrería de El Pobal.



San Juliango elizaren ikuspegia, erriberetatik; han zegoen Lavallean portua.
Vista de la Iglesia de San Julián desde las riberas donde se situaba el puerto de Laval.

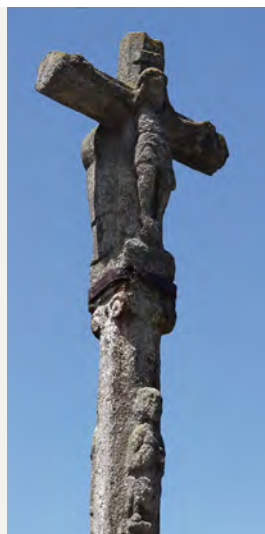
La de San Julián era entonces la única parroquia del municipio. Y el referente para toda su población. Su signo de identidad. De hecho, era la que daba nombre al pueblo: era el *Conçejo de San Julián de Muskiz*. En ella se realizaban las asambleas vecinales y los actos públicos importantes. Como cuando en 1716 se reunieron los vecinos para redactar las ordenanzas sobre el uso del puerto de Laval:

en el puesto del Cruzero de este conzejo de San Julian de Musques... que es el sittio lugar donde tienen de costumbre de ynmemorial tiempo a esta parte juntarse los vezinos cavalleros escuderos hijosdalgo de di-



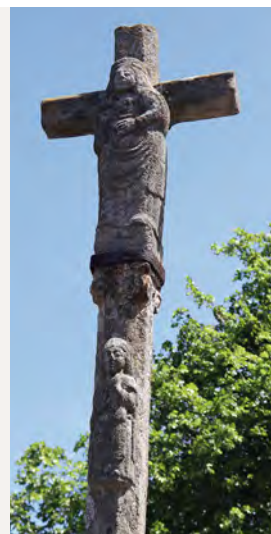
San Juliango elizaren aurrean dagoen gurutzea 1550 inguruko harribitxi errenazentista da.

El crucero que se alza a los pies de la iglesia de San Julián es una joya renacentista de hacia 1550.



Kristo gurutziltzatua, eta azpian, seguru asko, San Julian.

Cristo crucificado y bajo él, posiblemente, San Julián.



Santa Maria, eta azpian, seguru asko, Santa Basilisa.

Santa María y bajo ella, posiblemente, Santa Basilisa.

Garai hartan, *Cruzero* ez zen gaur egun izen hori daraman tokia, San Juliango elizaren oinetan dagoen gurutzea baizik. 1550 inguruko lan bat, zeinetan ageri baitira, Kristoren eta Ama Birjinaren ohiko irudien azpian, beste bi pertsonaiaren irudiak: agian, San Julian bera eta haren bikotekide Santa Basilisa. Han zuen egoitza, halaber, udalerriko erakunde ekonomiko nagusiak: *Cofradia de Mariantes de el Señor San Nicolas, sita en la yglesia parrochial de este consejo*. Herriko gainerako parrokiak, San Juan del Astillero eta Pobeñako San Nikolas, askoz ere beranduago eraiki zituzten, XVIII. mendean. Eta benetako premia erlijioso batek bultzatuta baino gehiago, la Quadra etxeokoei –sustatzaileek– Salazar etxeokoei gizartearen gailen agertzeko zeukaten lehiagatik eraiki zituzten: izan ere, etxe hartakoei ere nahi zuten eduki «beren» eliza. Baina eliza berri haiek gorabehera, San Julian izan zen aurrerantzean ere eliza nagusia, besteen buru zegoena.

Patronoen ardura zen eraikina eta hango apaizak mantentzea, baina, dirudienez, Salazar etxeokoei ez zituzten betebeharrak oso zuzen betetzen. Fededunen eta Udalaren kexa asko izan ziren, salatuz eliza utzita zegoela, eta apaizak ere soldatari loturiko gorabeheraz kexu agertu ziren, maiz auzitara iristeraino. Hain zuzen ere, 1720an, korregidoreak –gobernadore zibilararen moduko kargua zuen– eliza ikuskatzeko agindu zuen, eta, (*hallose que estava en el mas miserable estado, y con una suma indecencia*), agindu zuen hamarrenen bi heren bahitzea, eliza konpontzeko.

Kontzejua, bestalde, saiatu zen tenplua mantentzen laguntzen. Dirudienez, parrokiari laga zion bere diru iturrietako bat 1600 inguruan: Lavalako portuaren errentamendua. Hau da, portuaren bidez esportatzen zen burdin minerala pisatzeagatik kobratzen zena. Horretarako, bi balantza zituen parrokiak han, beti prest. Udalak XIX. mendearen erdialdean berreskuratu zuen eskubide hura, Elizaren gogoz kontra.

Baina patronoekiko auziak ez ziren elizaren eta apaizen mantenuari buruzkoak soilik izan. Auzokoei nahiz elizgizonei jasangaitzak gertatzen zitzaizkien Salazar etxeokoen ohoak eta gailentasuna. Batez ere, ez zuten begi onez ikusten familiaren titularrak jarleku berezi bat izatea gainerako eliztarrek esertzen ziren bankuak baino gertuago presbiteriotik –edo, bestela esanda, Jainkoarengandik–.

cho conzejo para tratar y comferir las cossas combenientes a el servzio de Dios nuestro señor y de la cattholica y real magestad nuestro rey y señor (y al) vien y utilidad de los dichos vezinos .

El *Cruzero* no era entonces el lugar que hoy lleva ese nombre, sino la cruz que aún se alza a los pies de la iglesia de San Julián. Una obra de hacia 1550 en la que bajo las habituales imágenes de Cristo y la Virgen aparecen las de otros dos personajes, quizás San Julián y su compañera Santa Basilisa. Y la iglesia era también sede de la principal institución económica del municipio: *la Cofradia de Mariantes de el Señor San Nicolas, sita en la yglesia parrochial de este conzejo*. Las otras parroquias del pueblo, San Juan del Astillero y San Nicolás de Pobeña, se construirían mucho más tarde, ya en el siglo XVIII. Y más que por una verdadera necesidad religiosa fueron levantadas por una competencia por la preeminencia social de los la Quadra –sus promotores– con los Salazar: aquellos también querían tener «su» iglesia. Pero a pesar de estos nuevos templos, San Julián siguió siendo la iglesia matriz, la cabecera de la que dependían las otras.



Muskizko Kontzejuaren mendeetako bilgune enblematikoa izan zen San Juliango gurutze azpian modu lasaian pausatzen ari diren bertakoen irudia.

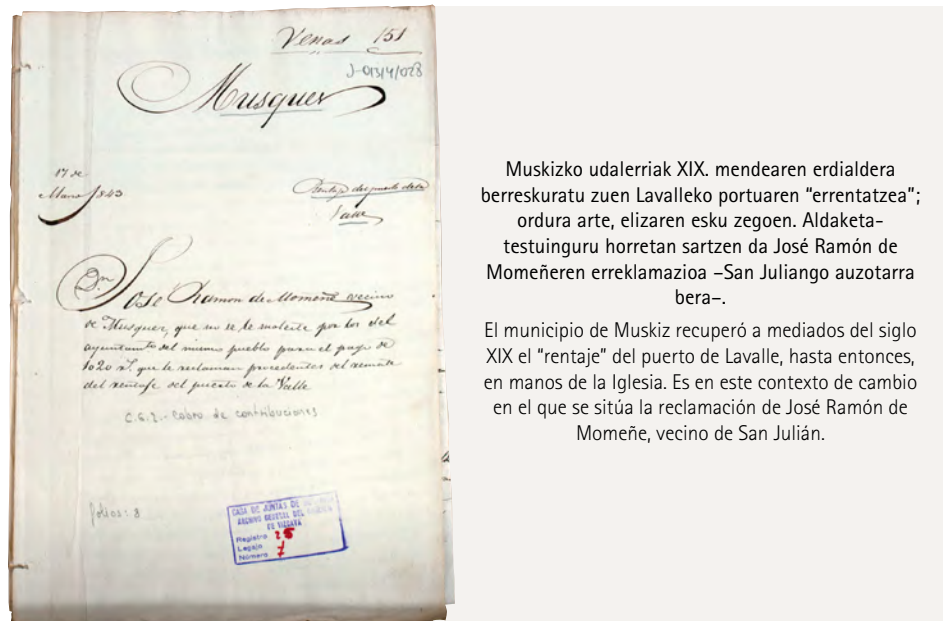
Estampa de unos lugareños posando de forma distendida bajo el crucero de San Julián, punto emblemático de reunión del Concejo de Muskiz durante siglos.

Los patronos debían sostener el edificio y a sus sacerdotes, pero parece que los Salazar no llevaban muy bien estas obligaciones. Las quejas de la feligresía y el Ayuntamiento sobre el descuido de la iglesia y de los curas sobre sus sueldos fueron habituales, llegando frecuentemente a los tribunales. De hecho, en 1720 el corregidor –una especie de gobernador civil– ordenó la inspección del templo y *hallose que estava en el mas miserable estado, y con una suma indecencia*, por lo cual ordenó *el secuestro* de dos tercios de los diezmos para poder repararlo.

El Concejo, por su parte, trató de ayudar a mantener el templo. Parece que hacia 1600 cedió a la parroquia una de sus fuentes de ingresos: el rentaje del puerto de Laval. Es decir, lo que se cobraba por pesar el mineral de hierro que se exportaba a través del puerto. Para ello la parroquia tenía allí dos balanzas que se ocupaba de mantener siempre a punto. Este derecho sería recuperado por el municipio a mediados del XIX, no sin oposición por parte de la Iglesia.

Berez, egia esan, halaxe izaten zen patronatuko eliza guztietan. Baina San Julianen, absidean bertan zegoen jarlekua, apaizen jarlekuen altuera berean, eta hori ez zen batere ohikoa. Izan ere, tenpluaren burualdea hain txikia izanik, bete egin behar izan ziren presbiterioa kokatuta zegoen tokiko eskailera mailak, plataforma bat sortzeko eta plataforma horren gainean kokatzeko delako jarlekua, segurtasun osoz (*con toda seguridad y desengaño*). Eta, gainera, oholtza bat zegoen haren ondoan, alfonbra batez eta burkoez hornitua, non leinuko emakumeak etzaten baitziren –ez eseri– moriskoen modura. Guk dakigula, ez zegoen halakorik Bizkaiko beste inongo elizatan.

Hala, 1649an, agintariek eta auzotarrek bat eginik, jarlekua eta oholtza kendu, eta errotulu bat jarri zuten ate baten gainean, beren burua patroiz izendatuz (*un rretulo sobre una puerta por de dentro llamándose patronos*). Hain zuzen ere, honela zioen errotuluak: *"Esta yglesia y sus capillas an fabricado y sustentado desde su primera fundación asta oy los vecinos deste Conçejo como dueños della"*. Beraz, zalantzan jar-tzen zuten Salazarkoen patronatua. «Jabetza egintza» gisa, kontzejuaren armarria margotu zuten tenpluko hormetan: hiru dorreko gaztelu bat, txakur bat duena atetik zintzilik, alde batean lehoi zutitu bat eta bestean beste lehoi bat edo bi otso zuhaitz baten gainean –Bizkaiko armarrian bezala–, eta, erremate gisa, koroa bat eta garrote bat. Orobat margotu zuten oinaldeko atearen gainean beste armarri bat, itsasontzi altu bat irudikatzen zuena bergak gora jasota. *Cofradia de Mariantes de el Señor San Nicolas* kofradiaren ikurra bide zen, seguru asko. Gainera, burualdean gehitu zuten San Pedoren armarria, elizaren babesa eskatuz agian: lauki eta hondo zurian, bi giltza, gainean dutela mitra bat (*en quadro y campo blanco dos llaves y una mitra encima*).



Muskizko udalerriak XIX. mendearen erdialdera berreskuratu zuen Lavalleko portuaren "errentatzea"; ordura arte, elizaren esku zegoen. Aldaketa-testuinguru horretan sartzen da José Ramón de Momeñeren erreklamazioa –San Juliango auzotarra bera–.

El municipio de Muskiz recuperó a mediados del siglo XIX el "rentaje" del puerto de Lavalle, hasta entonces, en manos de la Iglesia. Es en este contexto de cambio en el que se sitúa la reclamación de José Ramón de Momeñe, vecino de San Julián.

Irain hura zela eta, Salazar etxekoek salaketa jarri zuten, eta epaile ikertzaile bat (*juez pesquisidor*) bidali zuten Valladolideko Kantzelaritzatik, Bizkaiko auzietarako auzitegi nagusitik. Epaileak arrazoiak eman zion leinuari, eta gogor zigortu zituen ustezko erantzuleak, udaleko kideak. Antso Musquesi 100.000 marabediko isuna jarri zioten –dirutza itzela–, eta lau urteko erbesteratzea Somorrostrotik lau legoara (22 kilometro inguru). Beste bost bizilagunek 10.000 marabedi ordaindu behar izan zituzten, eta bi urteko erbestealdia jasan bi legoa baino gehiagora; beste hiruk, 6.000 marabedi ordaindu eta Muskiztik urtebetez erbesteratu. Gainera, epaiketaren kostuak ordaindu behar izan zituzten, eta ez ziren merkeak izango. Zigor ereduagarria, zinez.

Pero los litigios con los patronos no sólo afectaban al mantenimiento de templo y sacerdotes. Ni el vecindario ni el clero soportaban los *honoros y preminencias* de los Salazar. Sobre todo, no veían con buenos ojos la existencia de una silla especial para el titular de la familia, más cercana al presbiterio –o lo que es lo mismo, a Dios– que los bancos donde se sentaba el resto de la feligresía.

Esto en realidad era común a todas las iglesias de patronato. Pero es que en San Julián el asiento estaba sobre el mismo ábside y a la misma altura que las sillas de los curas, algo nada habitual. De hecho, y dado el reducido tamaño de la cabecera del templo, se habían tenido que rellenar los escalones sobre los que se elevaba el presbiterio para crear una plataforma sobre la que asentar *con toda seguridad y desengaño* la silla en cuestión. Y además junto a ella había una tarima o estrado con alfombra y almohadas donde se colocaban las mujeres del linaje reclinadas, a la moda morisca –no sentadas–. Algo que no sabemos que hubiera en ningún otro templo vizcaíno.

Así que en 1649 autoridades y vecindario unidos retiraron silla y tarima y pusieron *un rretulo sobre una puerta por de dentro llamándose patronos*. En concreto el rótulo decía: *Esta yglesia y sus capillas an fabricado y sustentado desde su primera fundación asta oy los vecinos deste Conçejo como dueños della*. Así pues, ponían en tela de juicio el patronato de los Salazar. Como «acto de propiedad» pintaron en las paredes del templo el escudo del Concejo: un castillo de tres torres con un perro colgado de su puerta, a un lado un león rampante y al otro lado otro león o dos lobos sobre un árbol –como en el escudo de Bizkaia–, y como remate una corona y un garrote. También se pintó sobre la puerta de los pies otro escudo que representaba *un navio altas las bergas en alto*. Probablemente era el símbolo de aquella *Cofradia de Mariantes de el Señor San Nicolas*. Además, añadieron en la cabecera el escudo de San Pedro, quizás apelando a la protección de la Iglesia: *En quadro y campo blanco dos llaves y una mitra encima*.



1802ko kanpaiak, San Julian eta Santa Basilisaren omenezkoak; jatorrian tenpluaren ko-titularra izango zen.

Campanas de 1802 dedicadas a San Julián y Santa Basilia, quien en origen sería cotitular del templo.

Ante tamaño insulto los Salazar interpusieron una denuncia y desde la Chancillería de Valladolid, el tribunal superior para los pleitos de Bizkaia, se mandó un *juez pesquisidor*. El juez dio la razón al linaje y condenó severamente a los presuntos responsables, los miembros del Ayuntamiento. A Sancho de Musques se le impuso una multa de 100.000 maravedíes –una verdadera fortuna– y cuatro años de destierro a más de cuatro leguas (unos 22 kilómetros) de Somorrostro. Otros cinco vecinos tuvieron que pagar 10.000 maravedíes y sufrir dos años de destierro a más de dos leguas, tres más, 6.000 maravedíes y un año de destierro de Muskiz. Y además tenían que pagar las costas del juicio, que no serían baratas. Un castigo ejemplar.

Y por supuesto se ordenó borrar el rótulo alusivo al patronato concejil y todos los escudos. Y recolocar la silla y la tarima. Terminado todo el proceso Antonio José de Salazar Muñatones acudió a la iglesia y se sentó en su silla, donde *estuvo un gran rato*. Sin duda disfrutó de su triunfo.

Eta, jakina, kontzejuaren patronatuari buruzko errotulua eta ezkutu guztiak ezabatzeko agindu zieten. Eta jarlekua eta oholtza berriz jartzeko ere bai. Prozesu guztia amaitu ondoren, Antonio José de Salazar Muñatones elizara joan, eta bere aulkian eseri zen, non egon baitzen denbora luzez. Zalantzarik gabe, gogotik gozatu zuen bere garaipena.

Kontu hau aipatu dugu datu garrantzitsu bat ematen digulako, berez duen interesetik haratago: udalerriko jatorrizko armaria deskribatzen digu (1900 inguruan Labayruk Muzquiz leinuaren –ez udalerriaren– berezko armari gisa deskribatzen zuena da gaur egungoa).

Ezkutu hura ezabatzeko agindu zuen epaileak... baina ez zen ezabatu. Ezkutuak igeltsuz estali ziren, eta, harrigarria bada ere, haietako bat kontserbatzen da oraindik, zati bat behintzat: koruaren gainean dago –1649an ez zegoen korurik–, hegoaldeko horman. Eta azpimarratu behar da horixe dela, Erandiokoaren eta Bilbokoaren ondoren, Bizkaian kontserbatu den udal armarririk zaharrena, herriaren historiako ikur berezia; beraz, garrantzitsua litzateke oraindik ere kontserbatzen dena berreskuratzea.

Bestalde, ezkutuak ezabatu zituzten (estali, hobeto esanda), eta jarlekua eta oholtza berriri jarri. Baina haserreak berean jarraitu zuen: behin eta berriz gertatu ziren sinbolo horien aurkako erasoak, nahiz eta Salazar etxekoek beti salaketa jarri eta auziak irabazten jarraitu. Azkenik, 1751n, Errege Kontseiluak erabaki zuen Muskizko patronatua erregearena zela, eta ez partikularrena. Berriz ere protesta egin zuten Salazarkoek, eta luze jardun zuten auzitan –Koroarekin, oraingoan–, baina ez zuten irabazterik lortu. Patrono berria erregea zen. Ez zion kontzejuari mesede handirik ekarri, halere, erregeak beste partikular batzuei eman baitzizkien patronatu eskubideak: lehenik Joan Escoiquizi, Fernando VII.aren irakasle izan zen kalonjeari, gero Salazarkoei, hiru belaunaldiz, eta, azkenik, Bilboko Misericordia Etxeari.

Bistakoa da San Juliango elizaren, kontzejuaren, auzokoen, itsasgizonen, portuaren beraren eta mineralaren esportazioaren arteko harremana. Garai hartan, alderdi erlijiosoaren eta laikoaren, pertsonalaren eta profesionalaren arteko mugak ez ziren orain bezain markatuak: tenplua guztiaren eta guztien sinboloa zen. Hala, hari sostengu ekonomikoa ematearen alde egin zuten, baina han defendatu zuten, halaber, Bizkaiko foruak berresten zuen kaparetasun unibertsalaren berdintasunezko kontzeptua, patronoek ez baitzioten, itxuraz, hari men egiten.

Kontzejuaren eta elizaren arteko identifikazioa hain izan zen estua, non kontzejuak erreklamatu baitzuen elizaren patronatua, eta markatu, bere armarriaz.



Gaur egun, armaria nabarmen hondatuta dago.

El mismo escudo en la actualidad acusa un evidente deterioro.

Nos hemos detenido en este asunto porque más allá de su interés intrínseco nos ofrece un dato importante: nos describe el primitivo escudo del municipio, (el actual es el que hacia 1900 Labayru describía como propio del linaje –no municipio– de Muzquiz).

Un escudo que el juez ordenó borrar... pero que no se borró. Los escudos fueron tapados con yeso y, sorprendentemente, aún se conserva uno de ellos, al menos en parte: podemos verlo sobre el coro –que no existía en 1649–, en la pared Sur. Y hay que destacar que, tras los casos de Erandio y Bilbao, este es el escudo municipal más antiguo conservado en Bizkaia, un símbolo para la historia del pueblo, por lo que sería importante recuperar lo que aún se conserva.

Los escudos fueron borrados, (tapados en realidad), y la silla y tarima repuestas. Pero los ánimos siguieron caldeados: los ataques contra estos símbolos se repitieron aunque siempre seguidos de pleitos que ganaban los Salazar. Finalmente, en 1751 el Real Consejo decidió que el patronato de Muskiz era propiedad real y no de particulares. Otra vez protestaron y litigaron largamente los Salazar –ahora con la Corona–, en esta ocasión sin éxito. El nuevo patrono era el rey. Pero de poco sirvió al Concejo, ya que el monarca cedió sus derechos a otros particulares: primero a Juan de Escóiquiz, canónigo que fuera preceptor de Fernando VII, después nuevamente a los Salazar durante tres generaciones, y finalmente a la Casa de Misericordia de Bilbao.

La relación entre la iglesia de San Julián, el Concejo, el vecindario, los marinos, el propio puerto y la exportación de mineral es evidente. En un tiempo en que las diferencias entre lo religioso y lo laico, lo personal y lo profesional eran menos marcadas que ahora, el templo era el símbolo de todo y de todos. Apostaron por sostenerlo económicamente, pero fue también el lugar donde defendieron el igualitario concepto de la hidalguía universal que el fuero de Bizkaia refrendaba, y que los patrones parecían no acatar.

La identificación entre Concejo y templo llegó al extremo de que aquel reclamó su patronato y lo marcó con su escudo.



Kontzejuaren armaria –tenpluaren horman 1649an margotua–, 2006an zegoen moduan. Hiru dorreko gaztelu bat ikus daiteke, lumadun koroa batek errematatua; ezkerrean, lehoi zutitu bat, eta azpian, ia ezabatuta, txakur bat zintzilik. Inguruan, lumak eta motibo geometrikoak.

Escudo del concejo, pintado en la pared del templo en 1649, tal y como estaba en 2006. Puede verse un castillo de tres torres rematado por una corona emplumada, a la izquierda un león rampante y debajo, casi borrado, un perro colgado. Alrededor plumas y motivos geométricos.

Artea eta debozioa

San Juliango elizako ateetan grabatutako itsasontzien irudiak elementu berdingabea dira Bizkaian, eta oso urria Kantauriko kostalde osoan. Horregatik besterik ez bada ere, bereziki aintzat hartzekoa zen eliza. Baina ez da hori eraikinaren balio bakarra. Alde batetik, ikusi dugu San Juliango eliza ezinbesteko elementua dela Muskizen historia uler-tzeko. Bestetik, neurriz xumea bada ere, kalitate handiko eraikina da; asmo handikoa dela esan genezake, bai arkitekturari dagokionez, bai elementu higigarriei dagokienez ere. Eta, horregatik, harrigarria gertatzen zaigu gaur egun erdi-aurri bihurtuta egotea: elizaren ia erdiak galduta ditu teilatua, gangak eta hormen zati handi bat.



Garai bakoitzak bere idazkera du. Grafiaren arabera, San Juliango inskripzio hauek estilo berantiar barrokoan kokatzen dira eta irudikatutako itsasontzien kronologiarekin bat datoz.

Cada época tiene su escritura. El tipo de grafía sitúa a estas inscripciones de San Julián en el estilo tardo barroco, que viene a coincidir con la cronología de los barcos representados.

Elizara hurbiltzean, deigarria gertatzen da eroritako zatiaren materialaren (harlandua) eta zutik dagoenaren (harlangaitz kareztatua) arteko kontrastea, nahiz eta izkinetan, ateetan eta leihoetan ere harlanduak dituen. Desberdintasun horrek aditzera ematen du fase bat baino gehiagotan eraiki zutela eliza. Aurreratu dezagun, eraikinaren deskribapena hobeto ulertu ahal izateko, lehen etapan –1500 inguruan– altxatu zutela, gutxi gorabehera, gaur egun zutik dirauen zatia, estilo gotikoan. Mende bat geroago, eliza handitu zuten, estilo errenazentistan, gaur egun eraitsita dagoen zatia gehituta. Geroago, XVII. mendean, dena gangatu, leihoak ireki eta korua eta dorrea eraiki ziren. Zatika eraikitako eliza bat –ia guztiak bezala–.

Eraikinaren parte erabilgarriak eraikuntza sendoa izateko itxura ematen du, gurutze formako pilastra sendoak baititu, nerbio konplikatzuz hornituriko gurutze gangei hasiera ematen dietenak. Giltzarriak –nerbioen elkarguneko pieza biribilak– lauak dira, baina margotuta bide zeuden garai batean, sabai eta horma guztiak bezala. Hurrenez hurrenko polikromia geruzak nabari dira, baina, dirudienez, zaharrena harlandu faltsu bati dagokio, zeinaren gainetik ageri baitira gai geometrikoak eta landare gaiak horma eta ganga batzuk zeharkatuz. Eta kontzejuko armarría, 1649an bertan margotua. Geroago, pintura horiek beste batzuez edo, besterik gabe, igeltsuzko geruzez estaliko ziren.



Korupeko gurutze-ganga polikromatua.
Bóveda de crucería del bajocoro policromada.



Hormako antzinako margolanen aztarnak: lore-sorta horren gainean, gerora, harlanduzko lanen imitazio bat margotu zen.

Huellas de las antiguas pinturas de la pared: ramillete de flores sobre el que más tarde se pintó una imitación de sillería.

Arte y devoción

Las imágenes de barcos grabadas en las puertas de la iglesia de San Julián son un elemento único en Bizkaia y escaso en el resto de la cornisa cantábrica. Sólo por ello este templo merecería una especial consideración. Pero es que no es este el único valor del edificio. Por un lado, ya hemos visto que la iglesia de San Julián es un elemento imprescindible para entender la historia de Muskiz. Por otro, es, en sus modestas dimensiones, un edificio de calidad, podríamos decir que de pretensiones, tanto arquitectónicamente como por su mobiliario. Y por eso nos resulta sorprendente su actual estado de semi ruina: casi la mitad del templo ha perdido tejado, bóvedas y buena parte de sus muros.



San Juliango elizaren hegoaldeko fatxadan, tenpluaren burualdea ikusten da, erdi-aurri bihurtua dagoena.

En la fachada sur de San Julián se aprecia el estado de semi ruina de la cabecera del templo.



Gangako giltzarria, motibo geometrikoekin eta landare-motiboekin apaindua.

Clave de la bóveda decorada con motivos geométricos y vegetales.



Ganga honek elizaren bigarren zatia estaltzen du; gaur egun, zati hori ez dago ikusgai jendearentzat.

Esta bóveda cubre el segundo tramo de la iglesia, no accesible al público hoy.

Al acercarnos a ella llama la atención el contraste entre el material de la parte caída, de buena sillería, y el de la que se mantiene en pie, en mampostería encalada, aunque también usa sillares en esquinas, puertas y ventanas. Una diferencia que nos habla de distintas fases en la construcción del templo. Adelantemos ya, para que se pueda comprender mejor la descripción del edificio, que hubo una primera etapa, hacia 1500 y en estilo gótico, en la que se levantó aproximadamente la parte que se mantiene en pie. Un siglo después, en estilo renacentista, se ampliaría la iglesia con la zona hoy derrumbada. Aún más tarde, ya en el XVII, se abovedaría todo, se abrirían ventanas y se levantarían el coro y la torre. Una iglesia construida a saltos –como casi todas–.

La parte útil del edificio da sensación de solidez constructiva, con robustas pilastras cruciformes, que sirven de arranque a unas bóvedas de crucería de complicados nervios. Las claves –las piezas redondas en las que se unen los nervios– son lisas, aunque en otro tiempo estarían pintadas, como la totalidad de los techos y paredes. Se pueden detectar varias capas sucesivas de policromía, pero parece que la más antigua es la que se corresponde a una falsa sillería sobre la que discurren motivos geométricos y vegetales que recorren algunas paredes



Hegoaldeko atea, dinteldua; goiko angeluak barrokoko "belarri" esanguratsuez nabarmenduta ditu. Atearen orrietan kontserbatu da itsas grafitoen multzo paregabe hau.

Puerta sur adintelada y con los ángulos superiores resaltados mediante las características "orejas" barrocas. Sus hojas han conservado este excepcional conjunto de grafitos navales.

Elizara sartzeko bi portada daude. Oinaldekoa da zaharrena: gotikoa da, 1500 ingurukoa, zorrotza, eta hiru arkibolta molduratu ditu. Beste atea, hegoaldekoa, dinteldua da, moldura lauak ditu, eta goiko angeluak «belarriez» nabarmenduta ageri dira. Barrokoa da, XVII. mendekoa, baina, berez, arku formako beste ate bat izan zuen aurrekari, zeinetatik aprobetxatu baitziren pieza batzuk oraingoak gainean duen deskarga-arkuan (non, bide batez, leiho biki zorrotz gotiko baten zati bat erabili baita betegarri gisa). Ate horrek gordetzen ditu egurrezko orriak, grabatuta dituztenak itsasontzien grafitoak eta beste motibo batzuk.

Eliza argiztatzeko, leiho ugari daude, gehienak dintelduak. Koruko biek eserleku zizelkatuak dituzte ate-zangoetan, eta horrek pentsarazten digu tenpluko zaharrenak bide direla, 1500 ingurukoak, baina XVII. mendean eraldatuak, berrien berdinak izateko.

Korua elizaren azken atalaren azken atalaren gainean dago, hiru ataletan banatzen duten pilastrek eutsirik. Behealdean gurutze gangak errepikatzen dira, baina giltzarriak margotuta, oraingoan.

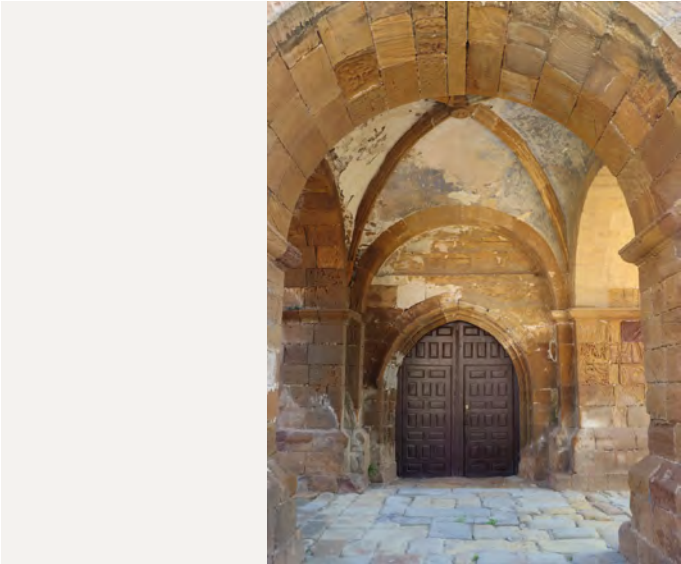
Dorrea oinaldean dago; gorputz baxua du, harlanduzkoa, zirkuluerdiko arkuetan irekia eta gurutze ganga batez estalia. Giltzarriak apaingarri du erliebe bat, non ikusten baitira kaliz bat eta ostia, bi sahats hostoren artean; baliteke Muñatones etxearen -garai bateko patronoen- urruneko aipu bat izatea, halako hamar hosto baitzituen haien armarriak.

Dorre horren barruan, horman txertatuta, erdi puntuko hiru baoko kanpai horma zahar bat dago: elizako aurreko kanpandorrea da. Beste behin ere, tenpluaren eraikuntza faseak nahasian ikusten dira hor.



Oraindik erabiltzen den tenpluaren zatia: oinaldeko bi atalak, korua pilare sendoen gainean dagoela.

La parte aún en uso del templo: los dos tramos de los pies, con el coro elevado sobre sólidos pilares.



1500 inguruko sarrera nagusia; dorrea osatzen duen arkupeak babestuta dago.

El acceso principal, de hacia 1500, está protegido por el pórtico que forma la torre.

y las bóvedas. Y el escudo del Concejo pintado allí en 1649. Más tarde estas pinturas serían cubiertas por otras o sencillamente por capas de yeso.

Al templo se puede acceder por dos portadas. La de los pies es la más antigua, gótica, apuntada, de tres arquivoltas molduradas, de hacia 1500. La otra puerta, al sur, es adintelada recorrida por molduras lisas y con los ángulos superiores resaltados mediante «orejas». Es ya barroca, del XVII, pero en realidad sucede a otra puerta que sería en arco, de la que se han reaprovechado algunas piezas en el arco de descarga que tiene encima (donde, por cierto, se utiliza de relleno un trozo de una ventana geminada apuntada, gótica). Es esta puerta la que conserva las hojas de madera, en las que fueron grabados los grafitos de barcos y otros motivos.

Se ilumina la iglesia con numerosas ventanas, adinteladas en su mayoría. Las dos del coro tienen en su interior unos asientos tallados en las jambas, que nos hacen suponer que serán las más antiguas del templo, de hacia 1500, y que en el XVII fueron modificadas para hacerlas iguales a las nuevas.

El coro se levanta en el último tramo de la iglesia, soportado por unas pilastras que lo dividen en tres tramos. Su parte inferior repite las bóvedas de crucería, ahora sí con las claves pintadas.

La torre se alza a los pies, con un cuerpo bajo, en sillería, que hace de porche abierto en arcos de medio punto y cubierto con bóveda de crucería. La clave se decora con un relieve de un cáliz y una hostia entre dos hojas de sauce, quizás una lejana alusión a los Muñatones, antiguos patronos, cuyo escudo estaba formado por diez de estas hojas.

En el interior de esta torre encontramos, embutida en la pared, una antigua espadaña de tres huecos de medio punto: es el anterior campanario de la iglesia. Una vez más se entremezclan las diferentes fases constructivas del templo.



San Juliango dorrean dauden eguzki-erloju bietako bat.

Uno de los dos relojes de sol que luce la torre de San Julián.

Kanpoaldean, bi eguzki erloju eta erlantz nahiko irten bat daude, dorrearen azken atalari bide emanez; azken atalean, kanpaiantzako hutsuneak daude, erdi puntukoak.

Eraikinaren inguruan, elizpe baten aztarnak gelditzen dira. Harrizko pilastrek, garai batean hormatxo batez lotuek –oraindik zerbait geratzen da zutik iparraldean–, leihoen parean geratzen zen isurki baten azpian egokitutako teilape bati eusten zioten, leihoak erditik moztuz (zeinak erakusten baitu elizpea baino lehenagokoak direla).

Sakristia bat egon zen, XVI. mendetik gutxienez; baina, oso egoera txarrean zegoenez, 1830ean erabaki zen beste bat egitea hegoaldeari atxikita, lehen zatian; gaur egun desagertuta dago hori ere. Sakristia zaharretik (*sacristía vieja*; hala ageri da dokumentuetan) zerbait geratzen da: burualdeari itsatsitako oinplano poligonaleko espazio bat, non oraindik ikusten baitira gangen abiauneak eta hormetako pintura hondarrak. Eta eskuak garbitzeko harraska bat, konketa bat izan bide zenaren azken hondarra.

San Julian elizaren historia Bizkaiko beste askorenaren antzekoa da. 1212an, patronatua Juan Sánchez Marroquini laga zitzaionean, tenplu erromaniko bat bide zegoen han. Baina 1500 inguruan berregin zuten, hazkunde demografikoak eliza handiagoak eraikitzeko premia sortu zuelarik, zeina egin ahal izan baitzen merkataritzak eta burdinolek lurraldeari ematen zioten aberastasun izugarriari esker.

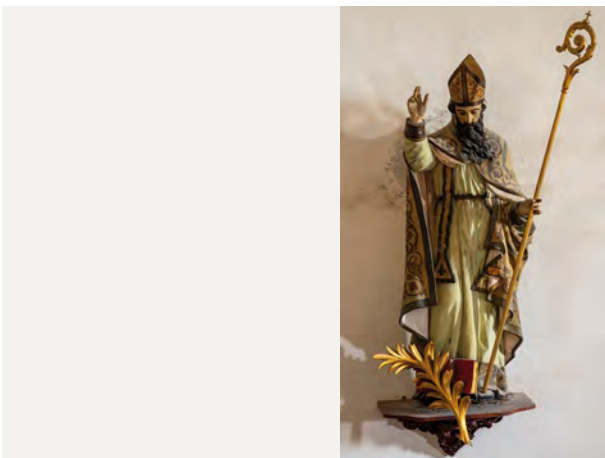
Korura sartzeko eskailera hau gangatila estu batek estaltzen du; kasu bakarra da Bizkaian.

Esta escalera de acceso al coro está cubierta por una estrecha bovedilla, un caso único en Bizkaia.



XVI. mendeko lehen urteetakoak bide ziren oinaldeko portada eta kanpai horma –1503an lanak egiten jardun zuten bertan–, hormen zati bat, koruko leihoen barruko eserlekuak eta berrerabilitako elementuren bat, hegoaldeko portadaren gainean ageri den leiho biki zorrotzeko errematea kasu. Baina eliza txiki geratu bide zen, eta, XVI. mendearan amaieran, burualdetik zabaldu zuten, lehenengo zatia eta beste abside bat gehituta.

Horiek izan ziren eraikinaren bi eraikuntza etapa nagusiak. Baina gero xehetasunak gehitu zitzaizkion. XVII. mendean, esaterako, tenplua gangatu zen, kanpoko kontrahormak



Titularra, San Julian, harrotutako kapa bat soinean duela. 1700. urte ingurukoa da irudi barroko hau, eta berriz ere polikromatu zen XX. mendean.

El titular, San Julián, viste una agitada capa. La figura barroca de hacia 1700 fue repolicromada en el siglo XX.



Pietate hau, 1510 ingurukoa, tenpluko imajinarik zaharrena da.

Esta Piedad de hacia 1510 es la imagen más antigua del templo.

De nuevo al exterior, dos relojes de sol y una cornisa bastante saliente dan paso al último cuerpo de la torre, en el que se abren los huecos en medio punto que alojan las campanas.

Alrededor del edificio quedan los restos de un pórtico. Pilastras de piedra, unidas en otro tiempo por un murete –aún queda algo al norte– sostenían una tejavana ajustada bajo un vierteaguas que quedaba a la altura de las ventanas, cortándolas por la mitad (lo que deja claro que estas son anteriores al pórtico).

Hubo una sacristía al menos desde el siglo XVI, pero en 1830 estaba en tan mal estado que se optó por hacer otra adosada al lado sur, en el primer tramo, hoy desaparecida. Pero algo queda de la *sacristía vieja*, como dicen los documentos: un espacio de planta poligonal pegado a la cabecera, en la que aún vemos los arranques de las bóvedas y los restos de pinturas en sus paredes. Y una pila para lavarse las manos, último resto de lo que debió ser un aguamanil.

La historia de la iglesia de San Julián es similar a la de otras muchas de Bizkaia. En 1212, cuando su patronato fue cedido a Juan Sánchez Marroquín, habría aquí un templo románico. Pero fue rehecho en torno a 1500, en una etapa de crecimiento demográfico que exigió la construcción de templos más grandes, lo que se pudo hacer gracias a la enorme riqueza que el comercio y las ferrerías estaban proporcionando al territorio.

De los primeros años del siglo XVI serán la portada de los pies y su espadaña –se trabajaba en ella en 1503–, parte de los muros, los asientos interiores de las ventanas del coro y algún elemento reutilizado, como el remate de ventana geminada apuntada que asoma encima de la portada sur. Pero la iglesia debió quedarse pequeña, y a fines de aquel mismo XVI se amplió por la cabecera, añadiéndose el primer tramo y un nuevo ábside.

Estas serían las dos grandes etapas constructivas del edificio. Pero con posterioridad se irían añadiendo detalles. Ya en el XVII se abovedaría el templo, se construirían los contrafuertes exteriores y se transformaron la puerta sur y las ventanas. Sin salir de ese siglo se construyó el coro. Y en 1686 el cantero cántabro Francisco de La Pedrosa levantaba la torre. Durante el XVIII y XIX se sucederían las reformas y arreglos, pero ya apenas cambiaría la imagen del templo, salvo por la construcción de una nueva sacristía en 1830, posiblemente también cuando se transformó el pórtico.

eraiki ziren, eta hegoaldeko atea-leihoak eraldatu. XVII. mendean bertan, korua eraiki zen. Eta, 1686an, dorrea eraiki zuen Francisco de La Pedrosa hargin kantabriarrak. XVIII. eta XIX. mendeetan zehar, zaharberitzeak eta konponketak egin ziren, baina elizaren irudia apenas aldatu zen, 1830ean beste sakristia bat eraiki zelako izan ezik, beharbada arkupea eraldatzeaz batera.

XX. mendearen lehen erdian, ordea, hainbat gorabeherak kolokan jarri zuten elizaren egonkortasuna: elizaren hegoaldeko errepidearen eraikuntzak, Gerra Zibilaren garaiko bonbardaketek, lurpeko luiziek... Azkenik, 1970 inguruan, zorua hondoratu, eta eraikinaren zati bat behera etorri zen.

Ezbehar hartan, erretauletako batzuk ere jausi ziren, eta beste batzuk erretiratu egin zituzten. Garai bateko altzari ugarietatik irudi solte batzuk baino ez dira geratzen gaur egun. Zaharrena Pietate gotiko berantiar bat da, 1515 ingurukoa. Gainerako tailuak barrokoak dira: Ama Birjina eta San Jose, Haurrarekin; bi Kristo gurutziltzatu; eta titularra, San Julian, 1700 inguruan koka daitekeena, kapari erreparatuz gero –XX. mendean berriro polikromatuta badago ere–.

Gogoan izatekoak dira, halaber, bataiarria, XVI. mendekoa, eta 1802ko bi kanpaiak, San Julianen eta Santa Basilisaren –tenpluaren titularkidea izan bide baitzen jatorriz– omenekoak.

Eta, jakina, balio bereziko elementu higigarri bat: hegoaldeko ateko egurrezko bi orriak, zeinetan muskiztar batzuk entretenitu baitziren grabatzen Lavallean hurbilean ikusten zituzten itsasontziak, baita bertako bizilagunen balentriei erreferentzia egiten dieten sinboloak eta izen batzuk ere. Guztiz ohiz kanpoko elementua da Bizkaian. Ez dakigu noiz jarri ziren orri horiek, dokumentazioa ez baita oso zehatza. Baina haien egikeragatik eta, batez ere, haietan grabatuta dauden itsasontzien tipologiagatik, XVIII. mendearen erdialdetik XIX. mendearen lehen hamarkadetara bitartekoak direla pentsa liteke.

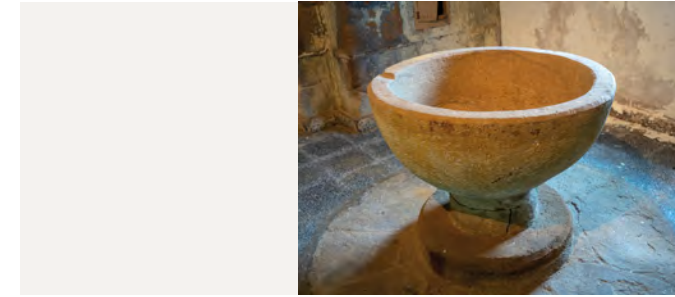
Gaur, ia erabiltzen ez dela, aurri nolabait erromantiko gisa ageri da Muskizko San Julian. Lortuko ahal du Muskizek haren hondamena geldiarazi eta bere ondare historikoaren elementu adierazgarrietakoa kontserbatzea.



Ama Birjinaren eta ile kizkur harroko Haurraren irudi barroko ederra, 1630 ingurukoa.

Bella imagen barroca de la Virgen con un Niño de abultados rizos, de hacia 1630.

Pero en la primera mitad del siglo XX varias circunstancias irían minando la estabilidad de la iglesia: la construcción de la carretera al sur del templo, los bombardeos durante la Guerra Civil, los corrimientos de tierras del subsuelo... Finalmente, hacia 1970, el suelo cedió, y parte del edificio se vino abajo.



XVI. mendeko bataiarri errenazentista soil eta dotorea.

Sobria y elegante pila bautismal renacentista del siglo XVI.

El derrumbe arrastró algunos de sus retablos y otros fueron retirados. De su en otro tiempo abundante mobiliario solo quedan hoy algunas imágenes sueltas. La más antigua es una Piedad tardogótica, de hacia 1515. Las restantes tallas son barrocas: la Virgen y San José con el Niño, dos cristos Crucificados y el titular, San Julián, con una agitada capa que lo sitúa hacia 1700 –aunque repolicromado ya en el XX–.

Aún tendríamos que recordar la pila bautismal, del siglo XVI, y las dos campanas de 1802 dedicadas a San Julián y Santa Basilea –quien en origen sería cotitular del templo–.

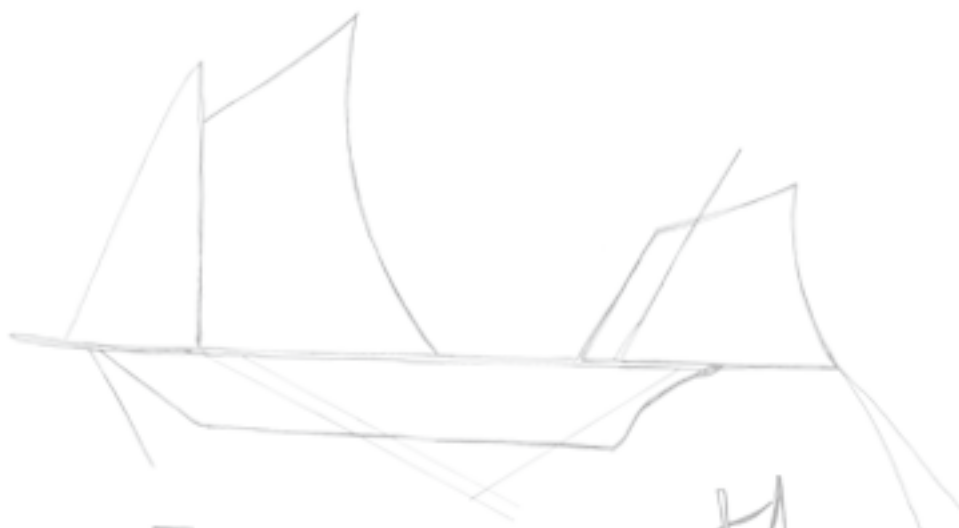
Y, por supuesto, un elemento mueble de singular valor: las dos hojas de madera de la puerta sur, en las que algunos muskiztarras se entretuvieron en grabar los barcos que veían en el inmediato puerto de Lavalle, junto con símbolos alusivos a los éxitos de los vecinos del lugar y algunos nombres. Algo verdaderamente excepcional en Bizkaia. No sabemos cuándo fueron colocadas estas hojas, ya que la documentación no es muy precisa. Pero por su factura y, sobre todo, por la tipología de los barcos en ellas grabados, podríamos situarlas entre mediados del XVIII y las primeras décadas del XIX.

Hoy, sin apenas uso, San Julián de Muskiz se muestra como una ruina un tanto romántica. Esperemos que su deterioro pueda ser frenado y Muskiz conserve uno de los elementos más representativos de su legado histórico.



Zenbait xehetasun teknikok –hala nola taulen elkarren arteko lotura edo erabilitako burdineria motak– atearen kronologia erakusten dute, XVIII. mendearen azken herenetik XIX. mendearen lehen hamarkadetara bitartekoa.

Algunos detalles técnicos –como la unión de las tablas entre sí o el tipo de herrajes utilizados– apuntan a una cronología de la puerta que va desde el último tercio del siglo XVIII hasta las primeras décadas del XIX.



BA

HA



JOXER

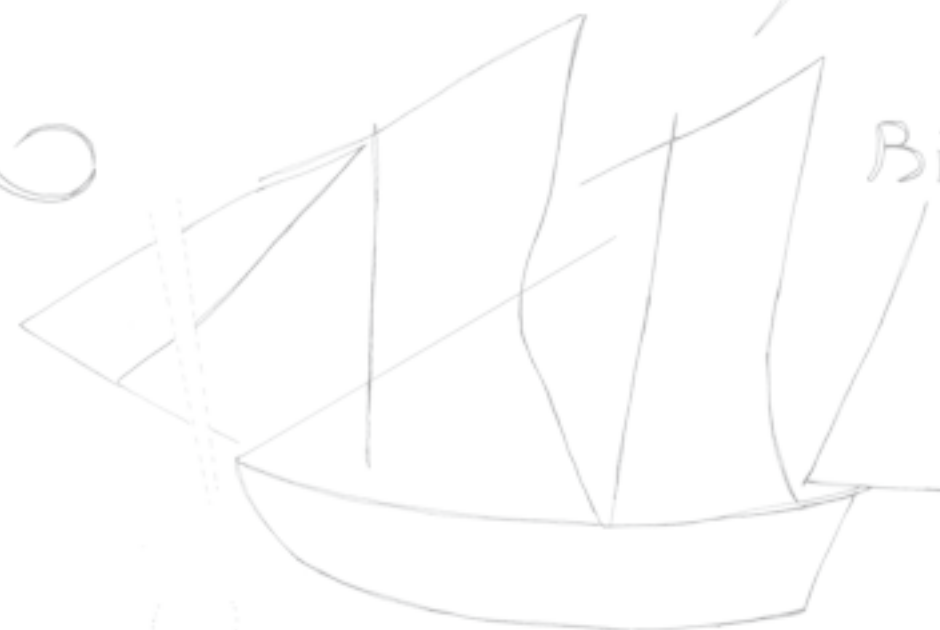


Biz ^{Te} Gomez

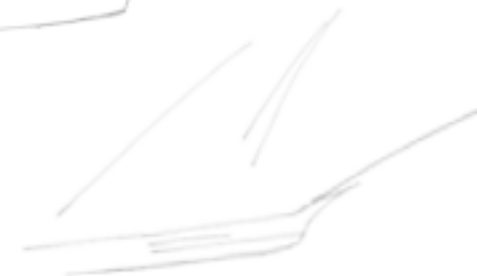


Urguixoo

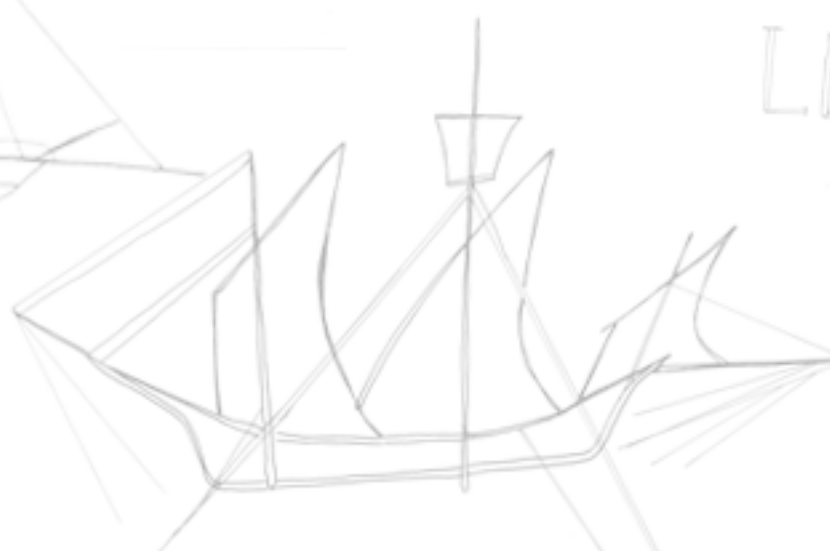
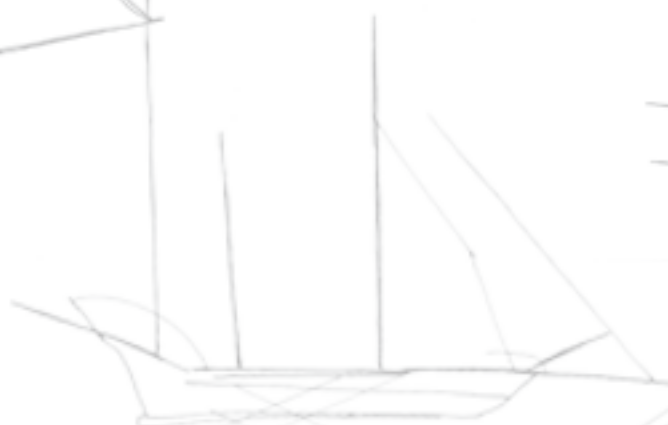
XPI



LLANO



LLANO



San Juliango itsasontzien grafitoak

XABIER ARMENDARIZ

Los grafitos navales de San Julián

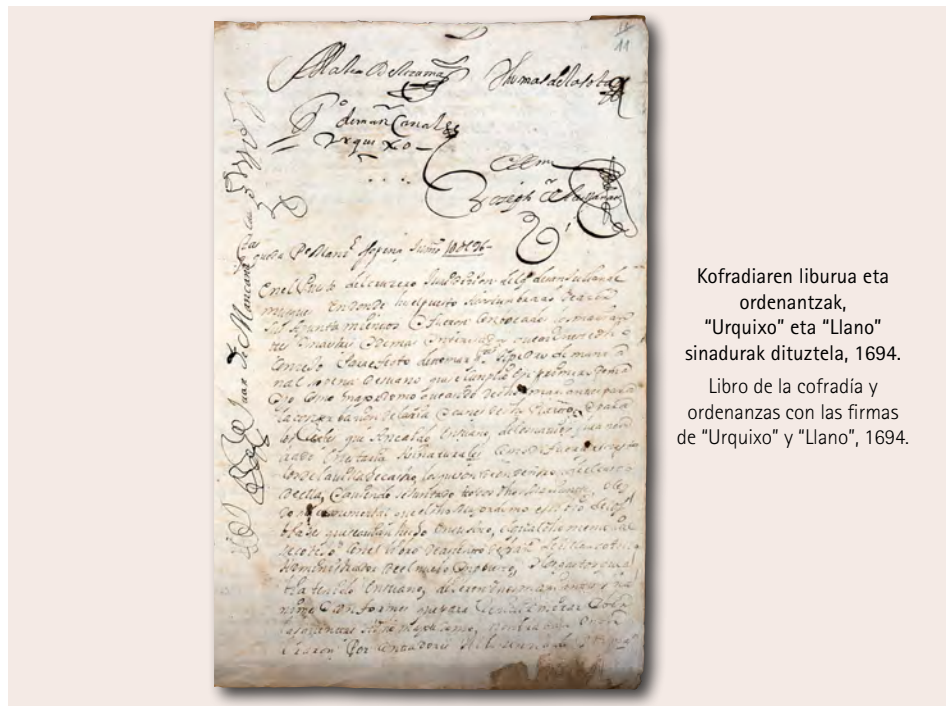
XABIER ARMENDARIZ

San Juliango itsasontzien grafitoak

Jartzen bagara Muskizko San Julian elizaren hegoaldeko atean eta egiten badugu bi mende atzera, pertsona oso partikular batzuekin egingo dugu topo, seguru aski. Lavalleko kaian lotuta ikus dezakegun kexemarin ontzi zoragarriaren armadoreak dira. Leku pribilegiatu horretatik entzungo ditugu itzainen ahotsak, beren idiak akuilatzen gurdietan daramaten mineral karga itsasontziaren saihetsera hurbiltzeko. Eta ikusiko dugu kapitaina zamalanak arretaz aztertzen, ontzia desorekatu ez dadin, eta zaintzen mea ongi lehorra dagoela, dagokiona baino gehiago pisatu ez dezan, euria egiten duenean edo zamaketariak minerala itsasertzetik gertu deskargatu eta mareak estaltzen duenean gertatzen den bezala. Eta marinela, itsasontzia lurrera lotuta mantentzen duten estatxei adi, korrontearen aurka borrokan. Armadoreak isilik daude, Barbadun ibaian egiten diren operazioei adi. Llano familiako kideak izango dira, agian, edo Urkixotarrak, edo bietakoak. Agian, sozietate bat osatuko zuten ontzi berria erosi eta harekin merkatu berriak irekitzeko. Seguru asko, harro eta etorkizunerako itxaropentsu egongo dira. Hala ere, itsasgizonak direnez, badakite jainkozkoak bete behar dituztela. Kapitainak amarrak askatzeko agindua eman eta kexemarina marearen korronteak bultzatuta itsasorantz handikio doala, hurbiltzen dira gure lagunak atera eta, labana txiki batekin, jainera handiko erritual batean, egurrean grabatzen dituzte euren izenak, garaipenaren sinboloarekin eta ontzi berriaren irudiarekin batera, haize oihal guztiak zabalik daramatzala. Hemendik aurrera, mundu honetako bi lagunak esku geratzen da bere itsasontzi ederraren zoria: kapitaina eta San Nikolas Barikoa, Muskizeko San Juliango nabigatzaileen patroia.

Itsasontziak Barbadunen

San Juliango ateko inskripzioak aurkitu izana garrantzi bereziko mugarrria da Bizkaiko itsas historia eta antropologiarako. Inskripzio soilak dira, itxura batean inozoak, baina gure arbasoek itsasoarekin zuten harremanaren puzzle korapilatsua osatzen laguntzeko funtsezko informazioa ematen digute adituoi.



Kofradiaren liburua eta ordenantzak, "Urquixo" eta "Llano" sinadurak dituztela, 1694. Libro de la cofradía y ordenanzas con las firmas de "Urquixo" y "Llano", 1694.

Los grafitos navales de San Julián

Si nos situamos en la puerta sur de la iglesia de San Julián y retrocedemos dos siglos, seguramente nos hallaremos acompañados de varias personas muy particulares. Se trata de los armadores del precioso quechemarín que podemos ver abarloado al muelle de Lavalle. Desde este lugar privilegiado escucharemos las voces de los boyeros que jalean a sus bueyes para acercar la carga de mineral de los carros al costado del barco. Veremos al capitán revisando cuidadosamente la estiba, para que el barco no se desequilibre y comprobando que la vena está seca, que no pesa más de lo normal, como sucede cuando llueve o cuando los estibadores descargan el mineral cerca de la orilla y lo cubre la marea. Los marineros, atentos a las estachas que mantienen el barco seguro a tierra, en lucha contra la corriente. Los armadores permanecen silenciosos, atentos a las operaciones que se llevan a cabo en el río Barbadun. Quizás se trate de miembros de la familia Llano o de los Urquixo, o de ambas. Quizás han formado una sociedad para comprar el nuevo barco, con el que abrir nuevos mercados. A buen seguro que estarán orgullosos y esperanzados por el futuro. Sin embargo, como marinos, saben que han de cumplir con la divinidad. Cuando el capitán da orden de largar amarras y el quechemarín desciende majestuoso hacia el mar impulsado por la corriente de marea, nuestros acompañantes se acercan a la puerta y con una pequeña navaja, en un ritual cargado de piedad, graban sus nombres en la madera, acompañados del símbolo de la victoria y las líneas de su nueva embarcación con todas las velas al viento. A partir de ahora la suerte de su hermoso barco queda enteramente en manos de tan solo dos personas en este mundo: su capitán y San Nicolás de Bari, patrón de los mareantes de San Julián de Muskiz.

Los barcos en el Barbadun

El hallazgo de las inscripciones de la puerta de San Julián de Muskiz supone un hito de especial relevancia para la historia y antropología marítimas de Bizkaia. Unas inscripciones sencillas, en apariencia ingenuas, pero que nos proporcionan una información fundamental que nos ayuda, a los diversos especialistas, en la ardua tarea de completar el puzzle intrincado de la relación de nuestros antepasados con el mar.

Para entender y analizar la tipología de los barcos presentes en esta puerta, hemos de conocer las características del medio físico donde debían realizar su trabajo.



Lavalleko portuaren irudikapena, kexemarin batean mea zamatzeko lanak egin bitartean, 1800 inguruan. Recreación del puerto de Lavalle durante las operaciones de estiba de mineral de un quechemarín hacia 1800.

Ate horretan dauden itsasontzien tipologia ulertzeko eta aztertzeko, lanean jarduten zuten ingurune fisikoaren ezaugarriak ezagutu behar ditugu ezinbestean.

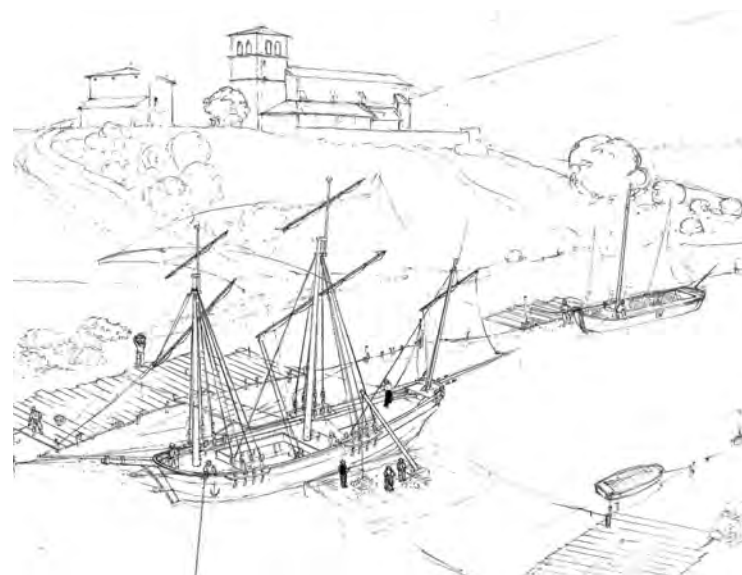
Gaur egungo Arena hondartzak –eta Barbadun ibaiaren bokalearen ibilgu orokorrak– iparralde-hegoalde ardatzari jarraitzen dio, gutxi gorabehera. Kantauri itsasoan, iparraldekoa, ipar-mendebaldekoa eta, neurri txikiagoan, ipar-ekialdekoa dira haize nagusiak. Horri esker, San Juliango zamalekuraino igo ahal izango ziren ibaian gora, txopako edo hegatsoko haizeekin, hau da, baldintza onekin, batez ere itsasgoran.

Ontziaren edukieraren arabera, Lavalloko portuko ofizialek aurrez zehaztutako lekuetan askatu beharko zuten lasta. Zamalekua San Julian eliza dagoen muinoaren oinean bide zegoen, hegoaldera begira, ibaiaren meandro batek haize nagusietatik babestuta; azken batean, itsasontziak segurtasunez ainguratzeko edo lotzeko leku egokian.

Minerala kargatzeko, egurrezko dikearen alboz albo jartzen zuten ontzia, eta brankako eta popako luzeen eta *springen* bidez lotzen zitzairen ibaiaren ertzetan zeuden egurrezko piloteei. Oso garrantzitsua zen itsasontzia behar bezala ibilgetuta geratzeko, kaiarekiko trabeska. Zamaketa lanak amaitu ondoren, itsasgora egin arte itxaroten zen, eta itsasbeheran itsasoratzen zen ontzia, mareak bultzatuta. Hori izango zen, beharbada, unerik kritikoena, haize kontra nabigatu behar izaten baitzen gehienetan, haize oihalak erabiltzeko aukera askorik gabe, marea beste laguntzarik gabe. Gainera, ibai portuek zailtasun erantsi bat dute: haize aldakorak, inguruko orografiaren arabera. Mendiek, haranek, muinoek aldarazi edo bizkortu egin zitzaizkion haize katabatikoak, haiek harrapatu eta oso arriskutsu bihurtzeraino. Halako egoeretan behar da ahalik eta eraginkortasun handieneko eta maniobra azkarraren haize oihalen aparailua.

XVIII. mendearen erdialdetik XIX. mendera arte, Bizkaitik ateratzen zen mineralaren salerosketa ongi definitutako bi tipologiatako itsasontzien bidez egiten zen. Alde batetik zeuden itsasontzi txikiak, masta bat edo bikoak, Bizkaiko bertako merkatua eta inguruko eremuak hornitzeko minerala garraiatzen zutenak. Ibai ibilguetan barrena erraz sartzen ziren, sakonera eta karga txikia baitzuten, eta mea uzten zen erreterietaraino iristen ziren; handik, idi gurdietan eramaten zuten burdinoletara.

Kabotajeko garraio hori tamaina txikiko patatx eta ketxemarinetan egiten zen. 15 eta 20 tona arteko pisua izaten zuten, eta, batez beste, 400 eta 450 kintal ar mea kargatzeko ahalmena.

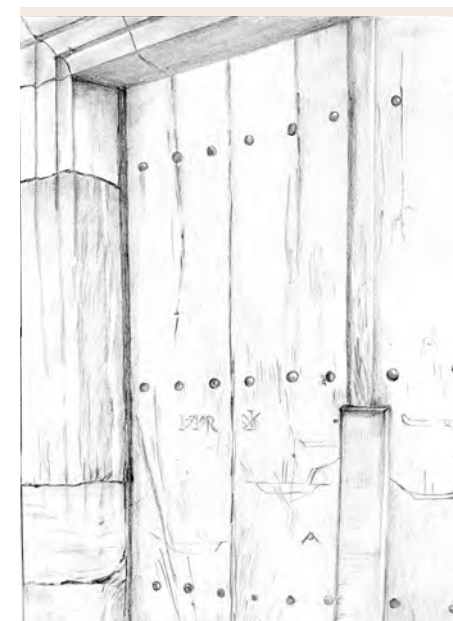


Lavalloko kaiko portu-operazioen zirriborroa. Boceto de las operaciones portuarias en el muelle de Lavallo.

La actual playa de La Arena y el curso general de la desembocadura del río Barbadun se encuentra orientada aproximadamente en el eje norte-sur. Los vientos dominantes en el Cantábrico son norte, noroeste y en menor medida nordeste. Esto permitiría remontar el río hasta el cargadero de San Julián con vientos portantes de popa o de aleta, es decir, con buenas condiciones, preferentemente en el periodo de subida de marea.

Dependiendo del tonelaje del barco se tendría que desestibar el lastre en los lugares previamente designados por los oficiales del puerto de Lavallo. Así mismo, el cargadero se encontraría al pie del promontorio en el que está ubicada la iglesia de San Julián, con orientación al sur, en un meandro del río que lo protege de los vientos dominantes, en definitiva un lugar idóneo para fondear o amarrar los barcos con seguridad.

Para la carga de mineral, se abarloaba el barco al dique de madera y se amarraba por medio de largos de proa y popa y *springs* a pilotes de madera situados en las riberas del río. Era de suma importancia que el barco quedase perfectamente inmovilizado, con su través al muelle. Una vez terminada la operación de estiba, se esperaba al repunte de marea en pleamar para zarpar con la vaciante, que impulsaba el barco hacia la desembocadura al mar. Este quizás fuese el momento más crítico puesto que en la mayoría de los casos había que navegar contra el viento, con pocas posibilidades de utilizar las velas, ayudado solo por la marea. Además, los puertos fluviales presentan una dificultad adicional, que es la variabilidad de los vientos en función de la orografía circundante. Montañas, valles, colinas, podían hacer variar o acelerar los vientos catabáticos encañonándolos y volviéndolos muy peligrosos. Es en estas circunstancias cuando se necesita un aparejo vélico de la máxima eficacia y de rápida maniobra.



San Juliango hegoaldeko atearen marrazkia, arkatzez egina, zaharberritu aurretik. Dibujo a lápiz de la puerta sur de San Julián antes de ser restaurada.

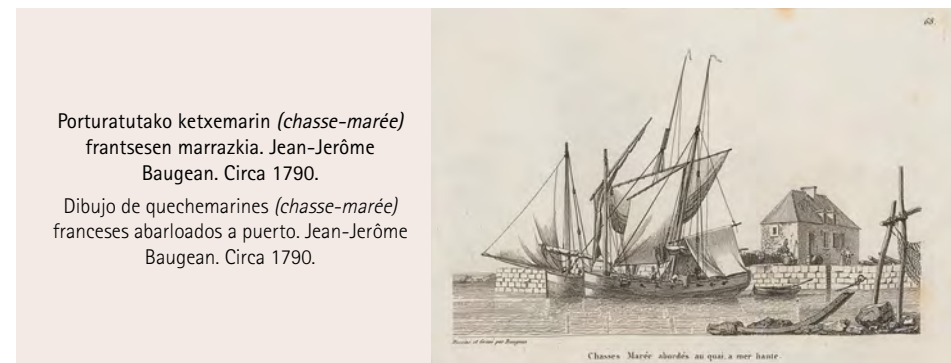
Durante el periodo comprendido entre mediados del siglo XVIII y hasta bien entrado el siglo XIX, el tráfico de mineral que parte desde Bizkaia, responde a dos tipologías muy bien definidas. Por un lado, las embarcaciones menores de uno o dos palos, que transportaban mineral para abastecer el mercado local de Bizkaia y zonas adyacentes. Eran capaces de adentrarse por los cursos fluviales sin dificultad, dado su poco calado y carga, hasta las renterías donde se depositaba la vena para su posterior traslado en carros de bueyes hasta las ferrerías.

Este tráfico de cabotaje se realizaba en pataches y quechemarines de pequeñas dimensiones. Podían oscilar entre las 15 a 20 toneladas y cargar una media de 400 a 450 quintales machos de vena.

Bestetik, edukiera eta zama garraiatzeko ahalmen handieneko itsasontziak bidaia luzeenez eta pleitarik garrantzitsuenez arduratzen ziren: Asturiasera eta Galiziara iristen ziren, alde batetik, eta Gipuzkoara eta Frantziara, bestetik. Kataluniara egindako nabigazioen berri ere badago. Itsas bidaia horietarako, tamaina handiagoko itsasontziak behar ziren: handienek 30 tona irits zitzaketen, eta 800 kintal ar meako karga erabilgarria.

Garai historiko hartan, Bizkaiko kostaldean ketxemarinaren presentzia oparo dago dokumentatuta, haiek baitzuten itsas garraioaren monopolioa. Itsasontzi haiek Frantziako *chasse-marée* estatik eratorriak ziren, eta hain egin ziren ezagunak, ezen, denborarekin, haien haize oihalen bertsio sinplifikatua bere egin baitzuten euskal arrantza txalupa tradizionalak ere. XX. mendearen lehen laurdenera arte erabili izan zen ontzi mota hori, lehenengo lurrin ontziekin haize oihalak behin betiko alde batera gelditu ziren arte.

San Juliango ketxemarinak, inolako zalantzarik gabe, kabotajeko altuerako garraio horretan kokatzen dira. 30 tona inguruko ontziak ziren, eta 15 eta 20 metro bitarteko luzera zuten puntan artean, maspreza kontuan hartu gabe. Haien aparailuak eta ezaugarriak, gainera, argi eta garbi adierazten digute distantzia luzeko kabotajeko nabigazioetarako prestatuta zeudela. Oro har, ketxemarinaren haize oihalen konfigurazioa mota horretako ontzien oso bereizgarria da, eta patatxek zutenaz erabat bestelakoa. Patatxek brigantin goleta aparailu sinplifikatua zuten, baina ketxemarinek, kasu honetan hiru makilakoek, haize oihala latindarrak erabiltzen zituzten trinketeen, nagusian eta mesanan, hainbat foke zituen botaloio edo maspreza batekin osatua. Barealdietan, aldeko haizeekin, gabia kengarriak ere erabil zitzaketen.



Haize oihala latindarren berezitasuna da haize angelu gehienetan orientatu daitezkeela, eta, hala, maniobragarritasun ezin hobea ematen diote itsasontziari, baita leku estuetan edo haize aldakorreetan ere, hala nola ibai portuetan eta, gure kasuan, Lavallean. Bizaratzeko gaitasun ikaragarria dute, eta beren ardatzaren gainean bira daitezke ziboga egin behar izanik gabe. Bestalde, eta hau ere garrantzizkoa da, penintsularen iparraldeko kostaldearen zatirik handiena haizebeto kostaldea deritzonetakoa da; hau da, hango uretan nabigatzen den itsasontziak haizearekiko angelu txikienean nabigatzeko gaitasun handirik ez badu, denboraleak harkaitzen kontra bultzatzeko arriskua du. Patroi bakar batez, bi edo hiru marinez eta itsasmutilen batez osatutako eskifaiak aise erabil zitzakeen era horretako ontzien aparailuak, eta, hala, gastuak aurreztu.

San Juliango grafitoak egin zituenak, aparailua eta haize oihalak zehatz-mehatz adierazteaz gain, leialki irudikatu zituen kroskoaren formak. Kasu honetan, ketxemarinek oso aurreratua dute branka, masprez eta fokeez hornitua, eta horrek adierazten digu prestatuta zeudela itsas zabaleko nabigaziorako eta edozein olaturi aurre egiteko. Azken batean, zama handia garraiatzeko gaitasuna, itsasketarako ezaugarri bikainak eta maniobratzeko erraztasuna zirela eta, Bizkaiko armadoreentzat oso inbertsio errentagarria ziren ontzi haiek.

Por otro lado, los barcos de mayor tonelaje y capacidad de estiba se encargaban de las singladuras más largas y los fletes más importantes, navegando hasta Asturias y Galicia, por un lado, y hasta Gipuzkoa y Francia por el otro. Se tiene constancia también de navegaciones realizadas a Cataluña. Estas singladuras exigían barcos de mayor porte, pudiendo llegar los más grandes de 30 toneladas de arqueo y una carga útil de hasta 800 quintales machos de vena.

En este periodo histórico está documentada una abrumadora presencia de quechemarines en la costa de Bizkaia, que monopolizan el tráfico marítimo. Estos barcos evolucionaron de los *chasse-marée* franceses, y se hicieron tan populares que, con el tiempo, una versión simplificada del velamen fue adoptada también por las lanchas de pesca tradicionales vascas. Se mantendrán en activo hasta el primer cuarto del siglo XX, cuando las primeras embarcaciones a vapor desbancan definitivamente a la vela.

Los quechemarines de San Julián se encuadran, sin ningún género de dudas, en este tráfico de cabotaje de altura. Se trataba de embarcaciones de alrededor de las 30 toneladas, de entre 15 a 20 metros de eslora entre puntas, sin contar el bauprés. Su aparejo y características nos indican además, de manera inequívoca, que estaban preparados para navegaciones de cabotaje a larga distancia. En líneas generales, la configuración de las velas de los quechemarines es muy característica de este tipo de embarcaciones y las diferencia totalmente de los pataches. Estos últimos utilizaban aparejo de bergantín goleta simplificado, sin embargo, los quechemarines, en este caso de tres palos, utilizaban velas latinas en el trinquete, mayor y mesana, complementado con un botolón o bauprés con varios foques. En momentos bonancibles, con vientos portantes, podían utilizar también gavias volantes.



Las velas latinas tienen la particularidad de poder ser orientadas en la mayor parte de los ángulos de viento, proporcionando al barco una maniobrabilidad excelente, incluso en lugares angostos o de vientos variables, como los puertos fluviales, y en nuestro caso el de Laval. Esto les proporciona una increíble capacidad de virada, pudiendo hacerlo sobre su propio eje sin tener que realizar una ciaboga. Además, la mayor parte de la costa norte peninsular es lo que se denomina una costa a sotavento, es decir, que cualquier barco que navegue en sus aguas está expuesto al peligro de ser empujado por un temporal contra las rocas si no dispone de buena capacidad de ceñir al viento. Una tripulación compuesta de tan solo un patrón, dos o tres marineros y algún grumete, podía manejar sin dificultad el aparejo de estos barcos; con el consiguiente ahorro en gastos.

Quien realizó los grafitos de San Julián, no solo plasmó con meticulosidad el aparejo y velas, sino que reflejó fielmente las formas del casco. En este caso los quechemarines presentan una proa muy lanzada, con bauprés y foques, lo que nos indica que estaban preparados para la navegación de altura y para enfrentar cualquier tipo de oleaje. En suma, su capacidad de carga, excelentes capacidades marineras y facilidad de maniobra, convertía a estos barcos en inversiones sumamente rentables para los armadores vizcaínos.

San Juliango izenak, goraipamenak eta itsasontziak

Elizaren hegoaldeko atean jartzen denak garai batean Lavallean portua zegoen ibaiko sektorearen ikuspegi pribilegiatua ikusiko du. Hor kokaturik, San Juliango inskripzioen egileak edo egileek argiki ikusiko zituzten itsasontzien xehetasun guztiak.

Ateak inskripzio batzuk ditu, hiru sailetan bana daitezkeenak, nahiz eta, gure ustez, ageriko erlazioa duten guztiak. Hauek dira hiru sailak:

Inskripzio epigrafikoak

Letra, izen eta ikur sorta bat dira, inskripzioen egileei dagozkienak, itxuraz.

13. zk. - "A" letra dirudi.

6. eta 4. zk. - "LLANO" abizena da, eta bi grafitotan errepikatuta dago. Historian zehar inguruan ugari zabalduetako itsasgizon eta marinelen leinu bati zegokion. Xehetasun gisa, aipatzekoa da Llano abizeneko "A" letrak 13. zenbakiko "A" letraren egikera bera duela, eta, hala, litekeena dela pertsona berak egina izatea.

7. zk. - "Biz^{te} Gomez" izen-abizenak antzinako grafian idatzita, "Bizente" izena laburtuz, "Te" goi-indizera igota. Gomez abizena inguruan oso ohikoa den arren, ezin da pertsona identifikatu.

17. zk. - "URQUIXO" abizena. Ez dago Llano abizena bezain zabalduta inguruan, baina badira haren erreferentzia historikoak ere. 1690ean, Barbaduneko itsasadarreko nabigazioa arautzeko idatzi ziren ordenantzen sinatzaileen artean ageri dira Pedro de Manzanal y Urquijo -Urquixo sinatzen zuena- eta Llano, de la Quadra edo de la Sota abizeneko beste zenbait kide, San Nikolas marinelen kofradiako ontzi jabe eta maisuak. Pedro de Manzanal y Urquijo hura bera Kofradia honetako maiordomo izendatu zuten 1694ko apirilean.

14. eta 1. zk. - "XPI" idazkuna, P letraren gainean duela azentu zirkunflexua dirudiena, edo "A" osatu gabe bat. 1. zenbakian "TA" bat soma daiteke.



Nombres, símbolos y barcos en la puerta de San Julián

Quien se aposte en la puerta sur de la iglesia dispone de una vista privilegiada del sector fluvial donde antaño se ubicaba el puerto de Lavallean. Aquí situado, el autor o autores de las inscripciones de San Julián podrían ver con claridad cada detalle de los barcos.

La puerta presenta una serie de inscripciones que podríamos dividir en tres grupos diferenciados y, sin embargo, a nuestro entender, perfectamente relacionados entre sí. Estos son:

Inscripciones epigráficas

Se trata de un conjunto de letras, nombres y símbolos que parecen aludir a los autores de las inscripciones.

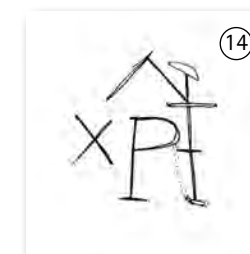
Nº 13- Parece representar la letra "A".

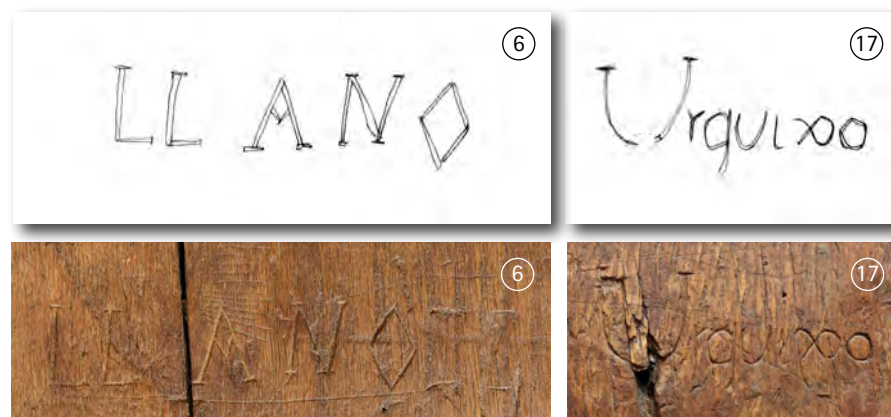
Nº 6 y 4- Se trata del apellido "LLANO" que se repite en dos grafitos. Pertenecía a un linaje de navegantes y marinos militares de amplia implantación en la zona a lo largo de la historia. Como detalle, cabe destacar que la "A" de Llano tiene la misma factura que la "A" nº 13, por lo que pudiera haber sido hecha por el mismo autor.

Nº 7- Nombre y apellido "Biz^{te} Gomez", escrito en grafía antigua abreviando "Bizente" y elevando la "Te" en superíndice. Aunque el apellido Gómez es muy común en la zona, no hemos identificado al personaje.

Nº 17 - Apellido "URQUIXO". No tan presente en la zona como los Llano, pero del que se tienen también referencias históricas. Ya en 1690, entre los firmantes de las ordenanzas que se redactaron para regular la navegación en la ría del Barbadun, encontramos a Pedro de Manzanal y Urquijo -que firma como Urquixo-, junto con varios Llano, de la Quadra o de la Sota, dueños y maestros de navíos de la Cofradía de Mareantes de San Nicolás. Este mismo Pedro de Manzanal y Urquijo fue nombrado mayordomo del esta Cofradía en abril de 1694.

Nº 14 y 1 - Inscripción "XPI", con lo que parece un acento circunflejo, o una letra A incompleta, sobre la P. En el número 1 parece adivinarse una "TA".





Goraipamenak

San Juliango inskripzioen bereizgarri nagusietakoa *Víctor* edo *Vitor* goraipamenak dira. Antzinako ikur horrek K.o. 313an Milanen emandako ediktuaz geroztik erromatar oste kristautuek beren estandarte eta ezkutuetan erabilitako krismoian du jatorria.

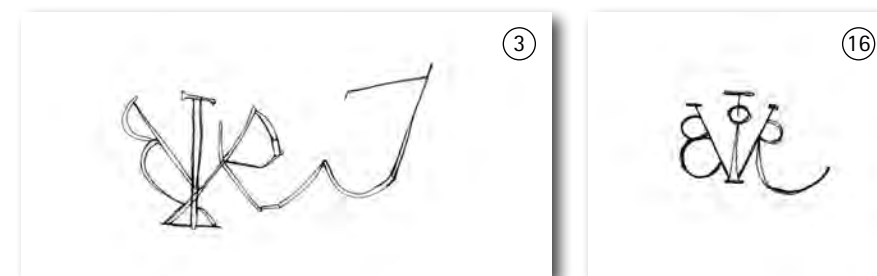
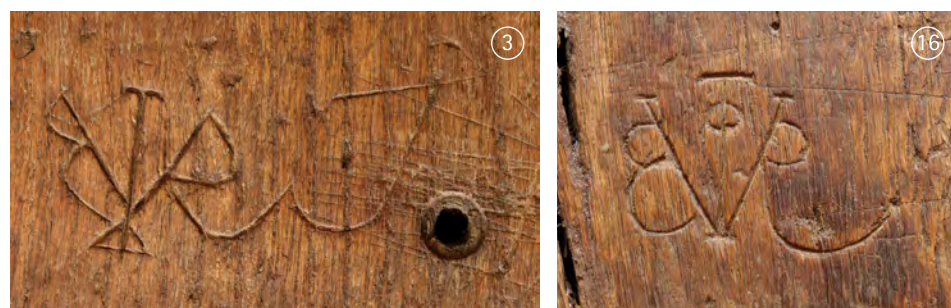
Erromatar X eta P letretatik eratorria da "V.I.C.T.O.R." letrek osatutako goraipamena, zeinak egiten baitio erreferentzia lorpen edo garaipen handi bati. Maiz erabili izan dira unibertsitateetako fatxadetan eta unibertsitate hirietako eraikinetan. Grafito modernoan antzera margotzen ziren, doktoregoa lortu zuen ikasle baten izenari lagunduz. Salamancako unibertsitatea bide da era honetako adierazpen gehien dituen ikastegia.

Itsasketaren eremuan, itsasontzien irudikapenekin batera agertu ohi da, itsas balentria edo lorpenen bat goraipatuz. Horren adibide dira Kasedako San Zoilo ermitaren barruko itsas grafitoak, XVI. mendekoak.

XX. mendearen erdialdean, Francoren erregimenak Gerra Zibila amaitu ondoren Victor adierazpena bere egin zuen, lortutako garaipenaren ikur gisa, eta, hala, Espainian behintzat, berehala utzi zitzaion hura beste testuinguru batzuetan erabiltzeari.

San Juliango atera itzuliz, argi eta garbi egikaritutako bi goraipamen ikus ditzakegu, hala nola 3. eta 16. zenbakiak, bai eta letra multzo bat ere, egikeraz aurreko sinboloak gogorarazten dituzten baina horizontalki jarrita dauden letrek osatua (2. zk.). Aurrealdean, N bat, R bat, A bat, ziurrenik, eta X bat igartzen dira; eta, bigarren mailan, txikiago, O bat eta S bat. Esanahia zein den ez dakigu, baina baliteke esaldiren bat osatzen duten inisialak izatea, edo, agian, "Ave Maria" da, era horretako otoizlaburra baitakar nolabait gogora.

Aurrerago ikusiko dugunez, ikur horiek atean adierazitako abizenei eta itsasontziei lotuta ageri dira.



Víctores o Vítores

Uno de los elementos más peculiares de las inscripciones de San Julián es la presencia del símbolo *Víctor* o *Vitor*. Este antiguo emblema tiene su origen en el crismón romano que acompañó en estandartes y escudos a las cristianizadas tropas romanas desde el edicto de Milán en el 313 d.C.

Una derivación de la X y la P romana es el *Víctor* compuesto por las letras "V.I.C.T.O.R.", aludiendo a un gran logro o victoria. Generalmente han sido utilizados con gran profusión en las fachadas de universidades y en los edificios de las poblaciones universitarias. Se pintaban a modo de moderno grafito acompañando al nombre de un alumno que había logrado el doctorado. La Universidad de Salamanca quizás sea el centro docente con mayor cantidad de estas representaciones.

En el ámbito marítimo lo podemos encontrar junto a representaciones de embarcaciones, *vitoreando* alguna hazaña o logro naval. Un ejemplo serían los grafitos navales del interior de la ermita de San Zoilo en Caseda, que se remontan al siglo XVI.

A mediados del siglo XX el régimen de Franco se apropió del *Víctor* como símbolo de la victoria tras finalizar la Guerra Civil, por lo que su utilización en otros contextos, al menos en España, cayó inmediatamente en desuso.

Regresando a la puerta de San Julián podemos observar dos víctores de clara ejecución, como son los números 3 y 16, así como un conjunto de letras (nº 2) que recuerdan en su ejecución a los anteriores símbolos pero que están dispuestas de manera horizontal. Se adivinan en primer término una N, una R, posiblemente una A y una X; y en segundo término y más pequeños, una O y una S. Su significado se nos escapa, pero podría tratarse de las iniciales que compongan alguna frase, o quizás, puesto que recuerda vagamente a este tipo de jaculatorias, un "Ave María".

Como veremos posteriormente, estos símbolos parecen asociados a los apellidos y los barcos representados en la puerta.



Itsasontziak

Garbiro itsas irudikapen direnei dagokienez, eta garrantziaren arabera ordenatuta, tipologia bereko ontzi multzo bat dugu lehenik. Xehetasun handiz eginak dira, eta argi eta garbi deskribatuta dituzte aparailuak, baita haize oihalen baluma ere. Oso xehetasun garrantzitsuak eskaintzen dituzte itsasontzi klasikoak ezagutzen dituen edozein marinela edo itsas ingeniariaren begietara, batez ere kroskoaren lerroetan eta makilen antolaketan.

15. zk. – Ketxemarin bat da, oihalak zabalik dituen. Brankatik hasita, egileak maspreza irudikatu du, tamaina handiko ontziei dagozkien bi tarteekin. Brankako estaia eta hiru makilak ere ikus daitezke: trinketa, nagusia eta mesana, beren haize oihal latindarrekin. Makila nagusian, bi berga daude irudikatuta, oihalik gabeak, gabia kengarriak edo latindarrak izan litezkeenak. Kroskoaren formak, brankan zein txopan, aurrerratuak dira.

8. zk. – Kasu honetan, beste ketxa bat dugu. Eskematikoagoa da, baina baditu bestelako zenbait xehetasun interesgarri. Alde batetik, kroskoaren popako aldeko formaren bitartez, haren diseinua zehazki adieraztea zen asmoa. Masteria adierazten duten marrak, berriz, apur bat inozoagoak dira; ziurtasun osoz hiru masta dituen ontzi bat irudikatzen dute, baina bi besterik ez ditugu ikusten: trinketa eta atzeko masta, bakoitza bere belekin. Trinketa eta atzeko masta belak altxatuta dituztela ageri dira, bi-biak oso harrotuta, haize-ertzaren kurbadura dela eta. Agian kuarteleratuta, ontza haizearekiko egonkor mantentzeko.

Xehetasunik deigarriena ontzigainaren lehen herenetik zeharretara ateratzen diren bi lerroak eta hegatsetik ateratzen dena dira. Itxuraz, ontzi bat kaitik urruntzea eragozteko hura lotzeko erabiltzen diren *springak* irudikatzen dituzte; horrek argiro adieraziko luke bandaz banda kaiaren ondoan jarrita zegoela, ababorreko aldetik, eta zama estibatzeke prozesuan. Brankako *springa* bikoitza izatearen arrazoia izan daiteke senotik pasatua zegoela lehorrean, edo korrontea indartsua zela eta amarra hori sendotu zela. Brankan zeharreko soka ere marratzuta dago. Popako txanbergatik itsasketa-funtziorik gabeko bi lerro abiatzen dira; hortaz, seguruenik gerora gehitutako marrak dira, itsasontzia irudikatzeke asmoarekin bat ez datozenak.

19. zk. – Ketxemarin honetan, berriz ere 15. zenbakikoaren osaera bera ageri zaigu, baita masta nagusiaren belazurrun aldagarriaz ere. Ontzi beraren bi irudikapen izan daitezke. Ontzi-tipologia horretako hiru grabatuen artean, agian 19. zenbakia izango da krosko-lerroak argien agertzen dituen, brankaren eta poparen forma luzatzeari dagozkion angelu zehatzez. 8. zenbakian ez bezala, hemengoan ontzia brankako eta popako luzeekin lotuta dagoela dirudi, *esprinekin* izan ordez.



Barcos

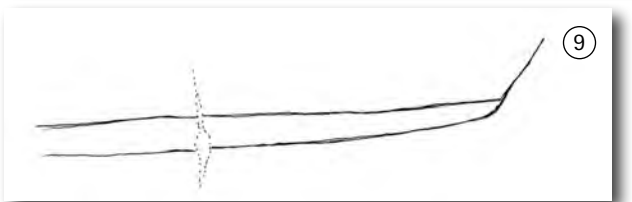
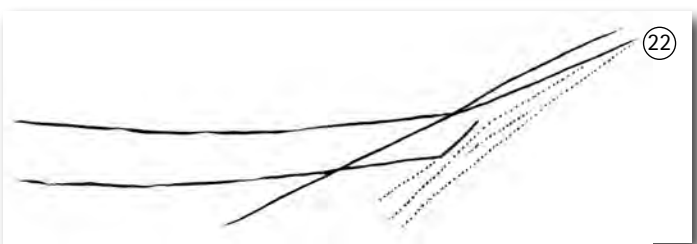
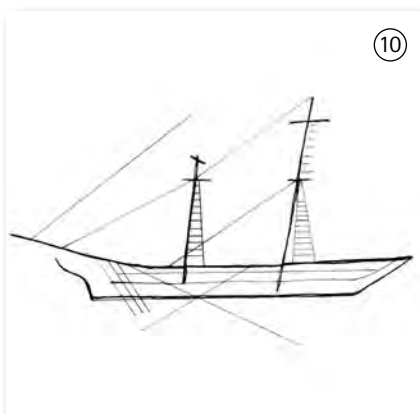
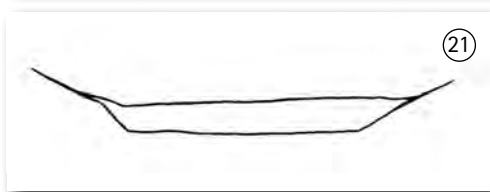
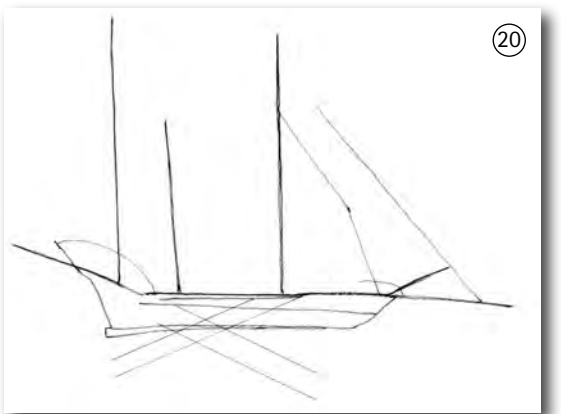
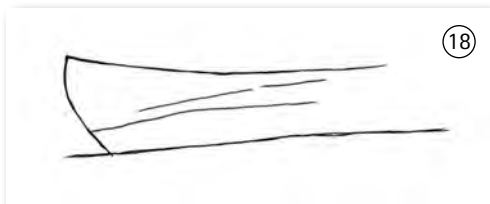
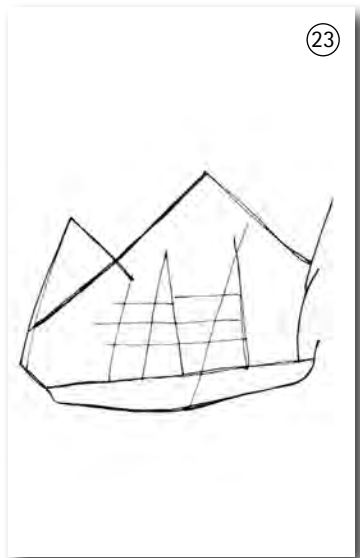
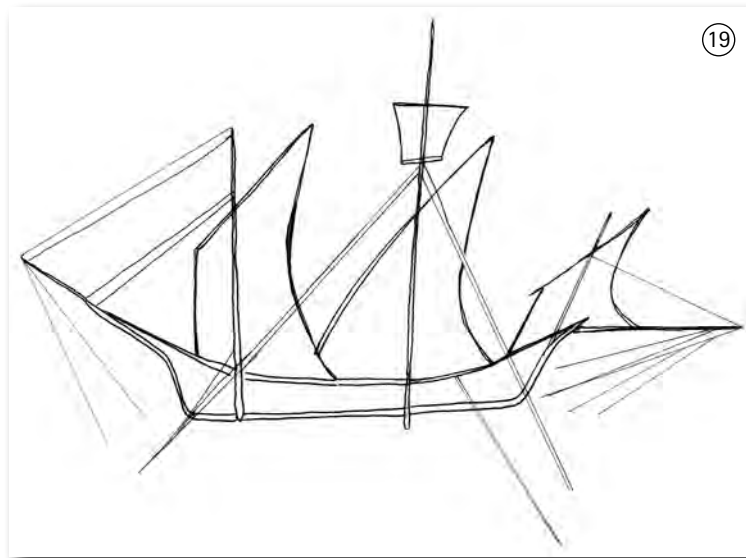
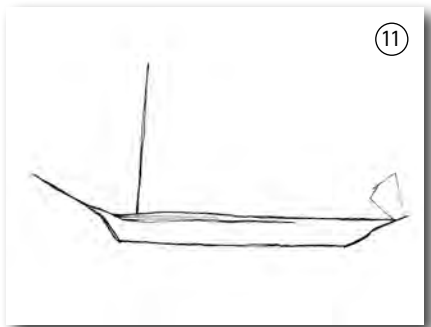
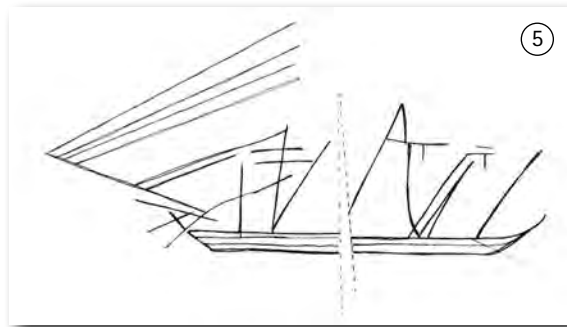
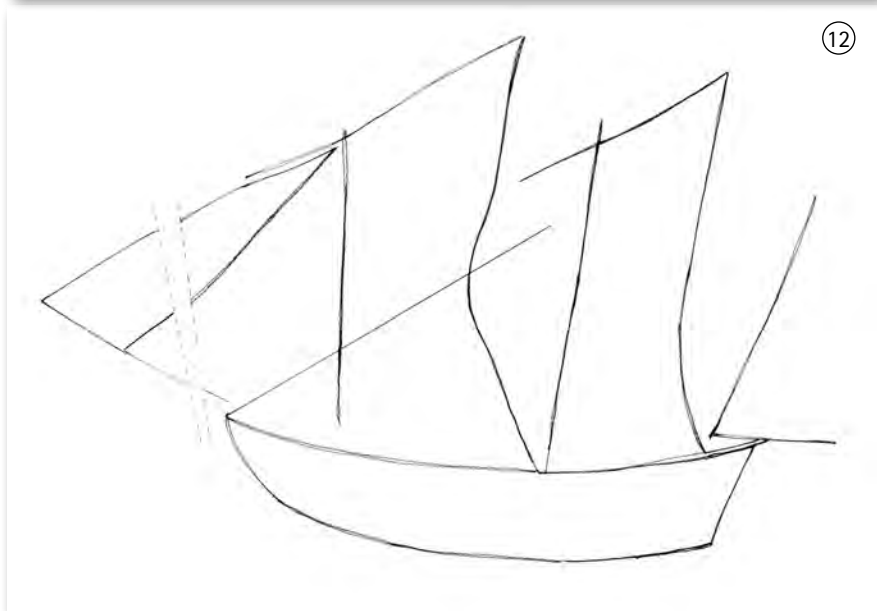
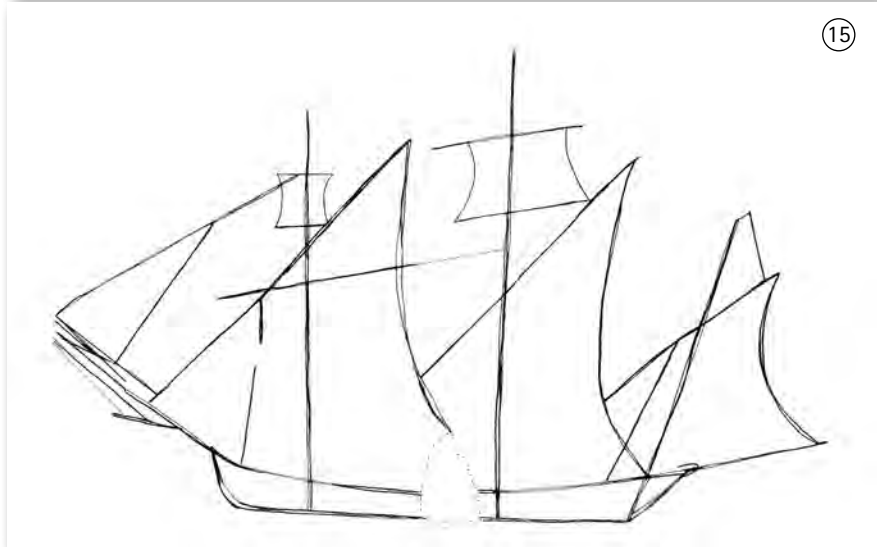
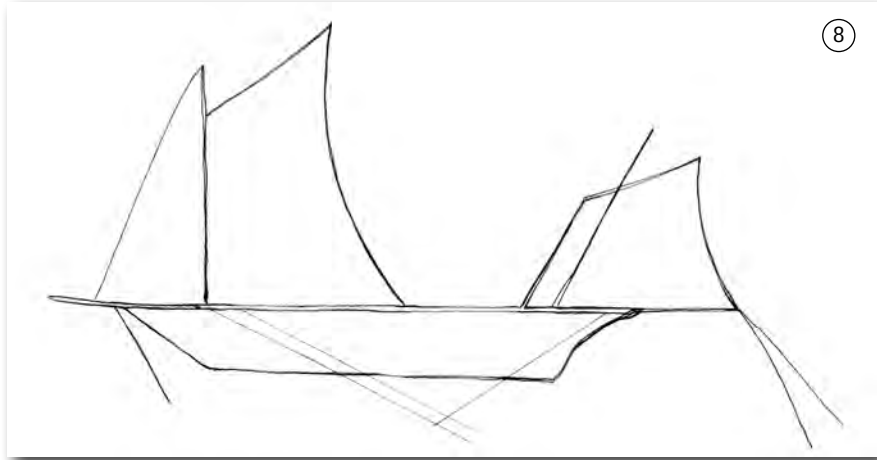
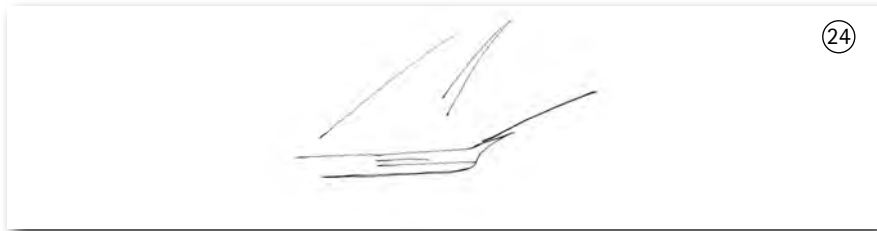
En cuanto a las representaciones netamente marítimas y en orden de importancia, nos encontramos con un primer grupo de embarcaciones de una misma tipología. Han sido ejecutadas con gran detalle, describiendo claramente su aparejo e incluso la baluma de las velas. Ofrecen detalles muy importantes a ojos de cualquier marino o ingeniero naval que esté familiarizado con los barcos clásicos, en especial en las líneas del casco y disposición de los palos.

Nº 15 - Representa un quechemarín con sus velas al viento. Comenzando por la proa, el autor ha representado el bauprés, con los dos tramos correspondientes a embarcaciones de un porte importante. Se observa también el estay de proa con un foque y los tres palos: trinquete, mayor y mesana con sus respectivas velas latinas. En los palos de trinquete y mayor se representan dos gavias volantes. La representación de las velas latinas de los tres palos tiene las proporciones adecuadas al conjunto general del dibujo. Las formas del casco tanto a proa como a popa son lanzadas.

Nº 8 - En este caso tenemos otro quechemarín. Su carácter es más esquemático, aunque ofrece otros detalles interesantes. Por un lado, la forma del casco a popa buscaba una representación fiel de sus líneas. En cuanto a la arboladura los trazos son algo más ingenuos, representan un barco con toda seguridad de tres palos, aunque sólo vemos dos: trinquete y mesana con sus respectivas velas. Muestra el trinquete y la mesana con las velas izadas, ambas muy embolsadas por la curvatura de la baluma. Quizás acuarteladas, para mantener el barco estabilizado con el viento.

El detalle más llamativo se encuentra en las dos líneas que parten oblicuamente del primer tercio de la cubierta y la que parte de la aleta. Parecen representar los *sprines* con los que se amarra una embarcación cuando se quiere que esta no se separe del muelle, lo que indicaría a todas luces que estaba abarloada al muelle por su costado de babor y en proceso de estibado de la carga. El hecho de que el *spring* de proa sea doble puede obedecer a que estaba pasado por seno en tierra, o que la corriente era fuerte y se refuerza esa amarra. También está representado el cabo de través de proa. Del botolón de popa o escotera parten dos líneas que no obedecen a ninguna función náutica por lo que posiblemente se trate de líneas añadidas que no corresponden a la intención representativa del barco.





Edonola ere, hiru itsasontziak XVIII. mende bukaerako eta XIX. mende hasierako ketxemarinen irudikapen bikainak dira.

20. zk. - Tipologia zehaztugabea du, ketxemarina edo pailebotea izan daiteke behar bada. Nabarmenezkoa da popak daukan forma, alkazarrarekin eta olanatxoarekin. Merezki du azpimarratzea ontziaren gilaren irudikapena dirudiena ere, popan xehetasun berezia duela.

10. zk. - Grabatu hau oso interesgarria da. Nahiz eta itsasontziko masteria osorik ez eduki, ezta neurri egokietara doitu ere, egileak egitura-elementu espezifiko bat irudikatu nahi izan zuen, mastak ontzizainera zeharka lotzen dituzten abenkak, hain zuzen. Abenka horiek, zehar-sokekin batera, antzinako belaontzien eskala bereizgarria osatzen dute, eskailera moduan erabiltza marineriei masteriako atal guztietara igotzeko aukera ematen diena. Kasu honetan, trinketeko beheko hagian ageri dira, eta lehenengo gabiarrainoko tarte bakarrekin. Masta nagusiak beheko haga eta gabiako mastaxka dauzka, dagozkien bi abenka-tarteekin eta horien gabiekin.

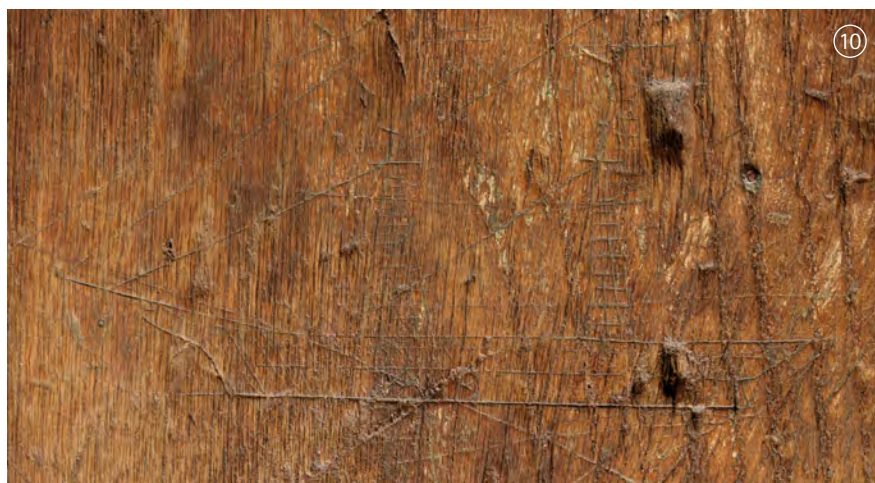
Kroskoari dagokionez, haren egitura-lerroak suma daitezkeela dirudi, marra mehez, flotazio-lerroak. Itsasontziaren branka-bularra ere egiazkoaren ahal den antzik handiena emanez marraztuta dago. Berriri ere, itsasontzia lehorrera lotuta ikus dezakegu ontzia, brankako bi *esprinekin* eta hiru zeharrekorekin.

5. zk. - Ontzi hau, marra-kopurua gorabehera, identifikatzeko zaila da. Berriz ere ketxemarina edo patatxa izan liteke, sumatu ahal zaizkion hiru masten arabera, baina iraun duten lerroen kalitateak ez digu zehazteko aukerarik ematen. Aurrekoetan bezala, ontzia gutxienez popako luze baten bitartez lotuta dago. Era berean, ikusgai dauzkagu luzetarako egitura-lerroak edo kroskoaren flotazio-lerroa.

Azkenik, beste grafito multzo bat dugu, itsasontzien grabatuen saiakuntza gisa har litekeena. 9., 11., 12., 18., 21., 22., 23., eta 24. zenbakiak dira. 12. zenbakia izan ezik (pailebot edo ketxemarin bat dirudi), xehetasun handirik gabeko ebaki hutsak dira gainerakoak.

Grafitoei azterketa nautikoa egitearen ondorio moduan, azpimarratzekoa da ketxemarin ugaritasun nabaria, beste itsasontzi-tipologia batzuekin alderatuta. Hori ez da salbuespena, garai hartan itsasontzi mota hori erabiltzen baitzen gehien minerala garraiatzeko, ibai-eragiketarako egin beharreko kabotaje-nabigazioetan.

Beste elementu aipagarri bat da grafitoen egileek atean zizelkatu zituztela, hain zuzen itsasontziak karga-kaietara lotuta zeudenean, eta hori nabarmendu nahi izan dute une oro, itsasontzi gehienek argi eta garbi zehaztuta dauden lehorrerako loturak baitauzkate.



Nº 19 - En este quechemarín, de nuevo volvemos a observar la misma configuración que en el nº 15, incluso por la verga volante del palo mayor. Podría tratarse de dos representaciones del mismo barco. De los tres grabados de esta tipología de embarcación, quizás sea el nº 19 el que más fielmente evidencia las líneas del casco, con los ángulos precisos correspondientes a la forma lanzada de su proa y popa. A diferencia del nº 8, en este caso el barco parece amarrado con largos de proa y popa, en vez de *sprines*.

Sea como fuere, los tres barcos son representaciones magníficas de quechemarines de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX.

Nº 20 - De tipología indeterminada, quizás se trate de un quechemarín o un pailebote. Cabe destacar la forma de la popa con el alcázar y toldilla. También es interesante resaltar lo que parece ser la representación de la quilla del barco, con especial detalle en la popa.

Nº 10 - Este grabado es muy interesante. Aunque la arboladura del barco no está completa, ni ajustada a las dimensiones adecuadas, sin embargo, el autor quiso representar un elemento estructural específico como son los obenques que sujetan los palos a cubierta de manera transversal. Estos obenques, en combinación con los flechastes forman la escala característica de los buques de vela antiguos que permitía ascender, a modo de escalera, a los marineros a las diferentes partes de la arboladura. En este caso figuran en el palo macho del trinquete, con un solo tramo hasta la primera cofa. El palo mayor cuenta con palo macho y mastelerillo de gavia, con los dos tramos de obenques correspondientes y sus cofas.

En cuanto al casco, parecen adivinarse, en trazado muy tenue, las diferentes líneas estructurales del casco, líneas de flotación. La roda del barco también está dibujada buscando el mayor parecido con la realidad. De nuevo, vemos que el barco está amarrado a tierra con dos *sprines* y tres traveses de proa.

Nº 5 - Este barco, a pesar de la cantidad de trazos, es de difícil identificación. Podría tratarse de nuevo de un quechemarín o un patache a juzgar por los tres palos que se adivinan, pero la calidad de las líneas conservadas no permite una definición exacta. Como en los casos anteriores el barco está amarrado, en este caso, al menos, que se conserve, con un largo de popa. También podemos observar lo que parecen ser líneas estructurales longitudinales o línea de flotación del casco.

Por último, tenemos un grupo de grafitos, que calificaría de ensayos o tentativas de grabados de barcos. Se trata de los números 9, 11, 12, 18, 21, 22, 23, y 24. Salvo el número 12 que parece querer representar un pailebote o un quechemarín, el resto son meras incisiones carentes de grandes detalles.





San Juliango itsasontzien grafitoak

Los grafitos navales de San Julián

Marinelen boto-opariak

Ikertzaileari honako galdera hauek datozkio gogora, lehenik: zergatik irudikatu itsasontzi bat elizako atean? Zer zentzu du? Zergatik ez norberaren etxeko atean edo herriko eraikin bikainen bateko atean? Nahiko erraza da erantzuna: itsasoko jendeen moduko talde itxi edo berezi batean bizirik iraun duten antzinako tradizioetan dago gakoa.

Oso antzinatean, marinelek jainkoaren babesa bilatu izan dute itsas bidaldietan. Amildegian hiltzeko, ekaitza negoziatzeko gai ez izateko, eta hilobi likido eta hondogabe batean desagertzeko beldurra iraunkorki egon da itsasoratzen den edonoren pentsamoldean.

Garai klasikotik ezagutzen dugu babesaren truke jainkoei oparia edo eskaintza egiteko ohitura. *Exvoto* deritzenak dira, "boto bat betez" esan nahi duen *exvoto suscepto* latindar esamoldeak datozen boto- opariak. Arriskuei aurre egiteko, ozeanoaren erdian ezbeharrik ez izateko, santu eta birjina gogokoenei eskaintzen ziren bere burua eskaintzaileak, eta zelako santuaren elizan eskaintza egiteko botoak egiten, Jainkoari hel egin ziezaion bere bizia salbatzeko. Ez zen garai zailetan egindako hitz joko hutsa, benetako kontratu egintza baizik. Eskaintzaileak, behin salbu, bere ahalbide ekonomikoekin bat zetorren eskaintza eramanez zuen tenplura. Bere itsasontziaren maketa bat, itsasoan bere salbazioa irudikatzen zuen koadro bat edo, arrantza xumeenen kasuan, arrantza aparailuen zati bat (salbamenduko uztaiak, sareak, arraunak, etab.) izaten ziren. Esker emateko boto-opariak dira.

"El Colón" posta pakebotearen boto-opari piktoria, Pedro de Llano kapitain jaunak ofrendatua; 1768ko urriaren 15ean igarotako gertakariak kontatzen ditu. Pobeñako ermita.

Exvoto pictórico del paquebote correo "El Colón" que relata los sucesos acaecidos el 15 de octubre de 1768, ofrendado por su capitán don Pedro de Llano. Ermita de Pobeña.



Hala ere, mota askotako boto-opariak zeuden. Adibidez, faborea lortzeko egiten zirenak, debozioa zitzaion elizara eskaintza bat eramanez, esaterako itsasontzi berri baten maketa edo koadro bat, edo ontzi horren silueta zizelkatuz elizako ate edo hormetan. Ontziarentzako edo zaila aurreikusten zen bidaldi baterako babesa bilatzea zuten helburu.

Testuinguru horretan koka ditzakegu San Juliango ateko itsasontziak. Zeharkaldi edo egitasmo berri baten aldeko eskaintza gisa, Jainkoaren babesa bilatuz, edo merkataritzan edo itsasketan egindako balentriaren baten –hala nola itsasontzi berri bat eskuratzea edo zeharkaldi bat burutzea– eskertza gisa.

Cabe destacar, como conclusión al análisis náutico de los grafitos, la abrumadora presencia de quechemarines en comparación con otras posibles tipologías de barcos. Este hecho no es excepcional puesto que este tipo de barco era hegemónico en la época para el transporte de mineral en navegaciones de cabotaje que incluyeran operaciones fluviales.

Otro elemento reseñable es que el o los autores de los grafitos los han tallado en la puerta cuando los barcos estaban abarloados a los muelles de carga, algo que han querido destacar en todo momento, puesto que la mayoría de los barcos tienen amarras a tierra claramente definidas.

Los exvotos marineros

Las primeras preguntas que asaltan al investigador son: ¿Por qué representar un barco en la puerta de una iglesia? ¿Qué sentido tiene? ¿Por qué no en la puerta de su casa o de un edificio notable de la localidad? La respuesta es bastante sencilla, se enmarca en unas tradiciones olvidadas, que han permanecido vivas entre un colectivo tan privativo como las gentes del mar.

Desde tiempos inmemoriales, los marinos han buscado la protección de la divinidad en sus travesías. El miedo a perecer en el abismo, a no ser capaz de negociar una tempestad y desaparecer en una tumba líquida e insondable, ha sido una constante en la mentalidad de cualquiera que se hiciese a la mar.



Boto-opari baten modeloa maketan, brigantin-brik aparailu hibrido batena. Popako ispiluan "Habanero" izena dago. Pobeñako ermita.

Modelo de exvoto en maqueta de aparejo híbrido de bergantin-bricbarca. En el espejo de popa figura el nombre "Habanero". Ermita de Pobeña.

Desde la época clásica tenemos constancia de la costumbre de ofrecer a los dioses un regalo u ofrenda a cambio de esa protección. Son los denominados exvotos, provenientes de la expresión latina *exvoto suscepto*, "en cumplimiento de un voto". Ante un peligro, ante una adversidad en medio del océano, el oferente se encomendaba a sus santos y vírgenes preferidos y hacía votos de entregar una ofrenda en el templo de la divinidad que intercediese ante Dios para salvar su vida. No se trataba de un mero juego de palabras declamadas en un mal rato, sino en un verdadero hecho contractual. El oferente, una vez a salvo, tenía la obligación de llevar al templo una ofrenda acorde con sus posibilidades económicas. Podía consistir en una maqueta de su barco, un cuadro representando su salvación en la mar o, en el caso de los pescadores más humildes, parte de sus aparejos de pesca: aros salvavidas, redes, remos, etc. Se trata de los exvotos gratulatorios.

Sin embargo, existían muchos tipos de exvotos. Por ejemplo, los exvotos propiciatorios consistían en llevar al templo de su devoción una ofrenda, generalmente una maqueta o cuadro de un nuevo barco, o bien tallar la silueta de ese barco en la puerta o las paredes de la iglesia. El objeto era buscar protección para ese barco o para una travesía que se preveía difícil.

Gaur egun, oraindik ere indarrean dago esker emateko boto-oparien modalitate hori. Arrantzaren arloan, zeina baita, agian, euskal itsas arloan gutxien desakralizatutakoa, armadoreek maketa edo koadro bat eskaintzen dute itsasontzi berri bat eraiki eta itsasoratzeke unean. Gaztelugatxeko Donieneren moduko elizetan dauden boto-opari gehienak alturako arrantzontziak dira, zeinetarako eskatzen baitzen babesa eta arrantza ona.

San Julian eta Pobeña, boto-oparien multzo paregabea

San Juliango grafitoen aurkikuntzaren handitasuna ez datza soilik ondare elementu gisa duten balioan, herriko tradizio botozko berez aberats eta askotarikoa osatzean baizik.

Soroskundeko Andre Mariaren ermita txikiak, antzina San Pantaleon ermita zenak, Bizkaiko boto-opari pikturikorik bitxi eta zaharrenetako bat du hormetan. "Carrera de la Habana" zeritzon Coruña-Habana itsas postako "El Colón" posta pakebotea irudikatzen du, Muskizko Pedro Antonio de Llano y Manzanal jauna buru duela.

1768ko urriaren 15ean, ekaitz izugarri batek harrapatu zuen ontzia Habanatik 30 millara. Hainbeste okertzen zen, non eskotiletatik sartzen baitziren olatuak. Llano kapitainak Soroskundeko Ama Birjinari gomendatu zion bere burua, eta makila nagusia mozteko agindu zuen, ez zelakoan itsasontzia irauliko. Azkenik, hilaren 18ko arratsaldean Habanan sartzea lortu zuten, gogotik sufrituta.

Hauxe idatzi zuen kapitainak berak itsasketa egunkarian: *y a sido gran milagro que en todas estas faenas no se me aya (sic) malogrado ninguno de mi tripulación*. Itsasketa egunkaria. 15etik 16rako eguna, igandea.



Pobeñako uhartearen irudia, Soroskundeko Andre Mariaren ermita eta guzti. Uhartearen oinean, ketxemarin ainguratu bat dago irudikatuta, belak erriatuta dituela. Juan Eustaquio Delmasen litografia koloreztatua (1846). Ermita de Nuestra Señora del Socorro. A los pies de la isla está representado un quechemarin fondeado y con sus velas arriadas. Litografía coloreada de Juan Eustaquio Delmas (1846).

Pobeñako koadroa, gainera, boto-opari baten baitako boto-oparia da; izan ere, Pedro de Llanok, esker onez, agindu zuen Soroskundeko Andre Mariaren ermita eraikitzeke eta koadroa han jartzeke; beraz, teknikoki, eraikina bera elementu botozkoa da bere horretan.

En este contexto es donde podemos enmarcar los barcos de la puerta de San Julián. Bien como exvotos propiciatorios ante una nueva travesía o empresa, buscando la protección divina, o como acto gratulatorio después de conseguir de manera victoriosa el éxito mercantil o marítimo, como puede ser la adquisición de un nuevo barco o la culminación de una travesía.

Esta modalidad de exvotos gratulatorios continúa vigente en la actualidad. En el mundo de la pesca, quizás el menos desakralizado del ámbito marítimo vasco, los armadores ofrecen una maqueta o un cuadro en el momento de construir y botar un nuevo barco. La mayor parte de los exvotos presentes en templos como San Juan de Gaztelugatxe, son barcos de pesca de altura para los que se buscaba protección y buena pesca.

San Julián y Pobeña, un conjunto de exvotos excepcional

El gran hallazgo que han supuesto los grafitos de San Julián, no solamente estriba en su propia naturaleza como elemento patrimonial, sino en el hecho de que vienen a complementar y enlazar con una tradición votiva muy rica y variada presente en la localidad de forma excepcional.

La pequeña ermita de nuestra Señora del Socorro, antigua ermita de San Pantaleón, atesora en sus paredes uno de los exvotos pictóricos más singulares y antiguos de Bizkaia. Representa al paquebote correo "El Colón", de la línea de correos marítimos La Coruña-La Habana -la denominada "Carrera de la Habana"-, capitaneado por el vecino de Muskiz, D. Pedro Antonio de Llano y Manzanal.



Pobeñako uhartea, Soroskundeko Andre Mariaren ermita duena, lehorrea lotuta. El islote de Pobeña, con la ermita de Nuestra Señora del Socorro, unido a tierra firme.

El día 15 de octubre de 1768, el barco es atrapado por una terrible tormenta a tan sólo 30 millas de La Habana. Escora de tal manera que las olas penetraban por las escotillas. El capitán de Llano se encomienda a la Virgen del Socorro y manda picar el palo mayor con la esperanza de que el barco no zozobre. Consiguen, no sin grandes sufrimientos, entrar por fin en La Habana la tarde del día 18.

El propio capitán escribiría en su Diario de Navegación: *y a sido gran milagro que en todas estas faenas no se me aya (sic) malogrado ninguno de mi tripulación*. Diario de navegación. Día 15 a 16, domingo.

El cuadro de Pobeña es, además, un exvoto dentro de otro exvoto, puesto que Pedro de Llano en agradecimiento mandó construir la ermita del Socorro y depositar el cuadro en su interior; por lo que técnicamente el propio edificio es ya un elemento votivo.

Beraz, Llano abizena berriro agertzen da jarrera botozko batean, Pobeña lotuz San Julianekin, ez boto-oparien eskaintzaile izanez bakarrik, Muskizko marinelen leinuen ariman tradizio beraren funtsa betikotzeagatik baizik.

Ermitan badago, halaber, "El Habanero" izeneko brigantin baten maketa, sabaitik zintzilik, baita hainbat eskaintza eta apaingarri itsastar ere, itsas izaera gozagarria ematen diotenak santutegi txikiari.

Itsas historiaren eta antropologiaren ikuspegitik, garrantzi handia du San Julian-Pobeña ardatzak, euskal geografiako eta, seguru asko, penintsulako leku bakarra baita itsas boto-oparien tipologia nagusiak batzen dituen. Kontuan hartu beharra dago, gainera, horietako batzuen informazio dokumentalak aukera ematen digula herriko itsasgizon handiek bizitako balentriak eta gertaerak gogora ekartzeko. Boto-opariek eta, oro har, ondareak herri baten memoria kolektiboaren oinarri gisa duten garrantziaren erakusgarria.

Euskal kostaldeko beste grafito batzuk

Itsas grafitoen tradizioa oso hedatuta dago mundu osoko itsas kulturaren esparruan, eta oso ugariak dira Europako alderdi atlantikoan, kontinentean zein uharteetan. Batzuk ez dira jarrera botozkoan oinarritzen; itsas praktika tipiko bat betikotzen dute. Hain zuzen ere, badira balea- edo orka-hezurretan zizelkatutako itsasontzi irudiak eraikin zibiletako ateburuetan –elementu iraunkorrei dagokienez–, baina jakina da, halaber, ohikoa zela larruan eta marinelen kutxetan itsasontzia bera erakusten zuten grabatuak egitea.

El Puerto de Santa María herriko "Itsasgizonen Memoriala" monumentuan ikus daitekeenez, ohitura zen itsasgizon batzuek beren itsasontziaren irudia marraztuz sinatzea. Une garrantzietan ere, atzerriko ziegetan giltzapetuta, ontziaren silueta ziegako horman grabatzeak irudimenaren bidez eramaten zuen presoak, itxuraz, egun aske urrunetara, eta itxaropen izpi bat ematen zion. Adibide bikain bat bada Euskal Herritik oso gertu, Arroxelako portuan, Linternaren Dorreko espetxean: han ostatu hartuta egondako "maizterrek" itsasontzien siluetak grabatu eta zizelkatu zituzten hiru mendez.

San Juliango ateko grafitoak aurkitu ziren arte, ohitura horren erlijio irudikapen baka-rrak –ez zibilak– Gipuzkoan zeuden, Pasaian eta Getarian.

Bonantzako Kristoren basilika Pasai Donibanen dago, kokaleku estrategiko batean, itsasertzean eta Pasaiako badiako irteeran. Itsasaldia hasiera zihoazen marinelek herriko eraikin hura ikusiko zuten azkena, seguru asko. Ez da harritzekoa, bada, mendebaldeko fatxadetan, itsasora ematen duen fatxadetan, ate zakar bat egotea, "Lintxua" izeneko, merkataritza itsasontzien grafitoz bete, herriko abiatzen ziren marinelek eginak, seguru asko, zeharkaldi on bat eskatzeko elementu botozko gisa.

Han irudikatutako itsasontziak, batzuk zehatzak eta beste batzuk zirriborro hutsak –San Julianen gertatzen den bezala–, José Manuel Sustetak aztertu zituen, eta XVIII. eta XIX. mendeetako ontziei dagozkie gehienak. Brigantinak, fragatak, pailebotak, kuterrak eta garai hartako merkataritza eta arrantza nabigazioan ohikoak ziren beste tipologia batzuk.

Getariako San Prudentzio ermita herrigune historikotik hurbil dago, Santiago Bidearen kostaldeko alderdian. XV. mendekoa da eraikina, eta garai hartako nekropoli bat aurkitu zuten bertan.

Nahiz eta San Prudentziok ez duen bere hagiografian itsasoarekin eta marinelekin lotu-tako inolako pasarterik, bertako marinelek oso maitea dute haren ermita. Barruan, itsas bo-

Como vemos, de nuevo el apellido Llano aparece presente en una actitud votiva, enlazando Pobeña con San Julián, no solo por ser ofrendadores de exvotos, sino por perpetuar en el alma familiar de los linajes marineros de Muskiz la esencia de una misma tradición.

La ermita también es depositaria de un exvoto en maqueta de un bergantín de nombre "El Habanero" que pende del techo del templo, además de diversas ofrendas y ornamentos marítimos que confieren al pequeño santuario un carácter deliciosamente marítimo.

La importancia desde el punto de vista de la historia y antropología marítimas del eje San Julián-Pobeña es máxima, puesto que es el único lugar de toda la geografía vasca y probablemente peninsular, donde se aúnan todas las tipologías más importantes de exvotos navales. Sin olvidar que la información documental de algunos de ellos nos permite revivir las hazañas y sucesos vividos por los grandes marinos de la localidad. Una prueba palmaria de la importancia de los exvotos y del patrimonio en general, como base de la memoria colectiva de un pueblo.

Otros grafitos de la costa vasca

Los grafitos marineros son una tradición ampliamente extendida en el ámbito cultural marino de todo el mundo, con una especial profusión en la fachada atlántica europea, bien sea continental o insular. En ocasiones no obedecen necesariamente a una actitud votiva, sino que perpetúan una práctica típicamente marinera. Así, podemos encontrar representaciones de barcos tallados en huesos de ballena, de orcas o dinteles de puertas de edificios civiles, por citar tan solo elementos perennes, pero se tiene noticia de la práctica del grabado en cuero y baúles marineros donde era habitual representar el propio barco en el que el marinero se hallaba embarcado.

El "Memorial de los Hombres del mar" del Puerto de Santa María, recoge la costumbre de algunos marinos de firmar trazando la figura de su barco. Incluso en los momentos más aciagos, como la reclusión en mazmorras extranjeras, grabar la silueta de tu barco en la pared de la celda parecía transportar ilusoriamente al reo a los lejanos días de libertad, y le proporcionaba un hábito de esperanza. Un ejemplo magnífico lo encontramos muy cerca del País Vasco, en el puerto de La Rochelle, en la cárcel de la Torre de la Linterna, donde los "inquilinos" allí alojados grabaron y esculpieron siluetas de barcos durante tres siglos.

Hasta el descubrimiento de los grafitos de la puerta de San Julián, las únicas representaciones religiosas, que no civiles, de esta costumbre, se circunscribían a las poblaciones guipuzcoanas de Pasaia y Getaria.

La **basílica del Santo Cristo de Bonanza** está situada en un punto estratégico de Pasajes de San Juan, a orillas del mar y en la salida de la bahía de Pasaia. Cualquier marinero que comenzara su singladura, a buen seguro sería el último edificio de la población que tendría a la vista. No es de extrañar que, en su fachada oeste, la que da al mar, se encuentre una tosca puerta, denominada popularmente como "Lintxua", repleta de grafitos de barcos mercantes, muy probablemente realizados por los marineros que partían del pueblo como elementos votivos propiciatorios de una buena travesía.

Los barcos representados, algunos detallados y otros meros esbozos –al igual que sucede en San Julián –, fueron estudiados por José Manuel Susteta y corresponden en su mayoría a embarcaciones de los siglos XVIII y XIX. Bergantines, fragatas, pailebotes, cúters y otras tipologías comunes en la navegación mercante y pesquera de la época.

to-opariak daude gangatik zintzilik, eta Juan Sebastian Elcano nabigatzaileak testamentuan aginduta utzi zuen urrezko dukerri bat ermitarako: *mando á la iglesia de San Prudencio, ques en la jurisdicción de la dicha villa, un ducado de oro*. Dirudienez, Elkanoren xedapen askorekin gertatu zen bezala, haren borondatea ez zen bete; hala ere, testamentuan ermita hori aipatzeak argi erakusten digu itsas tradiziokoa zela.



Bonantzako Kristoren eliza, Pasai Donibanen, hego-mendebaldeko fatxadan "Lintxua" izeneko atea duela.

Iglesia del Santo Cristo de Bonanza, en Pasajes de San Juan (Pasai Donibane), con la puerta de "Lintxua" en su fachada suroeste.



"Lintxua" atearen grafitoen ikuspegi orokorra. Vista general de los grafitos de la puerta de "Lintxua".

Elizara sartzeko bi ate daude. Txikienean, arkupe txiki baten azpian, tipologia zehaztugabeko itsasontzi baten silueta zizelatua igartzen da, atoian daramala ontzi txiki bat. XVIII. edo XIX. mendeko grabatua izango da, seguru asko. Ateko grafito bakarra da.

Hasierako hipotesia

Zenbait lagun beren izenak garaipenaren sinboloaren irudiaren eta belaontzien irudien alboan idaztera benetan zer arrazoik bultzatu zituen jakitea ezinezkoa izango da, agian. Baina haxe bide da hipotesirik onargarriena: itsasontzi batzuentzako eta garaipen bat lortzeko bidea eman zezakeen edo eman zuen egitasmo luzaz desiratu batentzako be-deinkazioa eta babesa bilatzeko ekintza izatea.

Ez dakigu grafitoak egin zituzten Llano edo Urkixo haiek ontzi berriak lortu ote zituzten, handiagoak, edo merkatu berriak topatu ote zituzten; zenbait armadorek merkataritza ahalegin berean indarrak batu izana ospatzen ari ote ziren; edo itsasoarekin loturiko beste gertaera aipagarriren bat ospatzen ari ote ziren. Hipotesi guztiak daude interpretazio berrietara zabalik. Baina gauza bat esaten digute grafitoek argi: Muskizko marinelek gertakari adierazgarriren baterako babesa eta garaipena bilatzen zutela.

Grafitoak San Julian elizan egoteak zentzu osoa du; izan ere, San Nikolaseko Nabigatzaileen Kofradiaren egoitza zen. Garai hartan, San Nikolas zen merkataritzako marinelen babesle eta patroia santua, eta, hain zuzen ere, kofradia hartako kide ziren Llano eta Urkixo etxeak, sorreratik bertatik.

Dokumentu iturriek, gainera, berri interesgarriak eskaintzen dizkigute, hala nola 1810ean "San Jose/Los Cuatro Hermanos" izeneko ketxemarinari buruzkoa. Jose Ramon Momeñe zuen kapitain, eta Llano etxekoa zen haren jabe eta armadorea: Nicolás Antonio

La ermita de San Prudencio de Getaria se encuentra a escasa distancia del casco histórico de Getaria y en el tramo costero del Camino de Santiago. Su construcción data del siglo XV, habiéndose encontrado una necrópolis de esa fecha en el lugar.

A pesar de que San Prudencio no cuenta en su hagiografía con ningún episodio relacionado con el mar y los mareantes, se trata de un templo muy querido por los marineros locales. En su interior penden de las bóvedas exvotos marineros y el navegante Juan Sebastián Elcano dejó ordenado en su testamento: *mando á la iglesia de San Prudencio, ques en la jurisdicción de la dicha villa, un ducado de oro*. Al parecer, como sucedió con muchas de las disposiciones de Elcano, nunca se ejecutó su voluntad; sin embargo, su mera mención en el testamento nos da una idea de la tradición marítima del templo.

Existen dos puertas de acceso al templo. En la más pequeña bajo un pequeño pórtico, se adivina la silueta tallada de un barco de tipología incierta, que lleva a remolque un pequeño esquife. Probablemente se trate de un grabado de los siglos XVIII o XIX. Es el único grafito presente en la puerta.



Getariako San Prudentzio ermitako hegoaldeko atea. Puerta sur de la ermita de San Prudencio de Getaria.



Tipologia ezezaguneko eta egikera bakuneko itsasontziaren grabatua. Atoian, txalupa edo ontzi txiki laguntzaile bat darama. Getariako San Prudentzio ermita. Barco grabado de tipología desconocida y de factura ingenua. A popa remolca un pequeño esquife o bote auxiliar. Ermita de San Prudencio de Getaria.

Una hipótesis de partida

Conocer los verdaderos motivos por los que un grupo de personas consignaron sus nombres, junto a la representación del símbolo de la victoria y las imágenes de barcos de vela, quizás sea una tarea imposible. Sin embargo, como hipótesis más plausible quizás nos encontremos ante un acto de búsqueda de bendición y protección para unas embarcaciones y una empresa largamente anhelada en la que se buscaba o se había obtenido una victoria.

No sabemos si los Llano o Urkixo que realizaron los grafitos habían obtenido nuevos barcos, de mayor porte, habían conseguido nuevos mercados; celebraban la feliz unión de varios armadores en una mismo esfuerzo comercial; o cualquier otro hecho marítimo reseñable. Todas las hipótesis están abiertas a nuevas interpretaciones. Pero de lo que sí nos hablan los grafitos es de la búsqueda de protección y la victoria sobre algún suceso reseñable para los mareantes de Muskiz.

Que los grafitos se encuentren en la iglesia de San Julián tiene todo su sentido, ya que se trataba de la sede de la Cofradía de Mareantes de San Nicolás, protector y santo patrón de los marinos mercantes, entonces llamados mareantes. Cofradía, a la que por cierto los Llano y Urkixo pertenecían desde su origen.

de Llano, Muskizko bizilaguna. Itsasontziak Muskiz, Santoña eta Suances artean nabigatzen zuen aldian-aldian. Llano abizenaren inskripzioa Nicolasek egin ote da? San Juliango ontzietako bat "San Jose/Los Cuatro Hermanos" ote da? Baliteke hori inoiz ez jakitea, baina aukera interesgarri bat irekitzen du.

Edonola dela ere, San Juliango grafitoek, San Julian-Pobeñako boto-oparien multzoaren parte izanik gainera, itsas ondare paregabea dira, aniztasun, aberastasun eta esanahiagatik, eta, erantzunak baino galdera gehiago planteatuta ere, ikerketa historikorako eremu bikaina irekitzen dute. Itsas boto-opariek, apaingarri izaera alde batera utzita, beren baitan gordetzen dute ez soilik gure arbasoen oroimenaren zati bat; orobat dute eta beste elementu artistiko batzuek ez bezalako karga emozional eta sentimental bat.

Merezi du gure arbasoei aditzea, haien beldurrak eta garaipenak partekatzea, ikusten dugun bitartean ketxemarin zoragarri bat haize oihalak jasotzen eta Barbadun ibaian behe-
ra dotore jaisten, fortunaren baten bila edo galbidera, agian, baina, zalantzarik gabe, herri itsastar gisa dagokigun memoriaren norabidea markatzera erabakita.

Las fuentes documentales nos ofrecen además interesantes posibilidades como la noticia en 1810 de un quechemarín denominado San José / Los Cuatro Hermanos, cuyo capitán era José Ramón Momeñe, y su propietario y armador, precisamente un Llano; Nicolás Antonio de Llano, vecino de Muskiz. El barco navegaba regularmente entre Muskiz, Santoña y Suances. ¿Podría ser la inscripción del apellido Llano fruto de la mano de Nicolás? ¿Es alguno de los barcos de San Julián el San José / Los Cuatro Hermanos? Quizás nunca lo sepamos, pero abre una interesante posibilidad.

Sea como fuere, los grafitos de San Julián, enmarcados además en el conjunto de exvotos de San Julián-Pobeña, nos ofrecen un patrimonio marítimo único por su variedad, riqueza y significado, que aun planteando más preguntas que respuestas, abren un terreno magnífico para la investigación histórica. Los exvotos marineros, lejos de su concepción ornamental, atesoran en su interior no solo parte de la memoria de nuestros ancestros, sino una carga emocional y sentimental de la que carecen otros elementos artísticos.

Merece la pena escuchar a los que nos precedieron, compartir sus miedos y sus triunfos, mientras admiramos un bello quechemarín izando las velas y descendiendo majestuoso por el río Barbadun, al encuentro quizás de la fortuna o la calamidad, pero sin ninguna duda a marcar el rumbo de nuestra memoria como pueblo marítimo.



Zaharberritu aurretik atean grabatutako motibo batzuen xehetasuna.

Detalle de algunos motivos grabados en la puerta antes de su restauración.

Itsas hiztegia

Bandaz banda jarri: ontzi baten saiheitsaldea beste ontzi baten edo kai baten albo-alboan jartzea.

Alkazar: itsasontziaren atzealdeko ontzigaina, popako gazteluan. Ontzigainik garaiena zen, eta kapitainek eta ofizialek soilik erabiltzen zuten.

Hegal: itsasontzi baten saihetseko gune kurbatua, poparen ondokoa.

Haize-ertz: labana edo triangelu formako bela batek popan duen aldea edo erorketa.

Maspreza: brankatik angelu handiagoan edo txikiagoan irteten den masta. Trinketeko estaiak finkatzeko eta fokeak amulatzeako balio duena.

Txanberga: masprezaren osagarri den masta.

Katabatiko (haizeak): mendi hegaletatik edo horien arteko arroiletatik beherantz jaisten diren haizeak, norabide eta intentsitate aldakorrekoak.

Trapa: itsasontzi baten mastaren sekzioen arteko plataforma. Abenkak tinko atxikitzeako balio zuen, baita marinelen zelatari-puntu gisa ere.

Txalupa: ontzi arina, osagarri gisa erabilia.

Estaia: masta edo masterdi bati eusten dion soka edo kablea, popara eror ez dadin, eta dagokion mastaren izena hartzen du.

Soka-mailak: sokaz osatutako sare bat, zeinak, abenketara lotuta egonik, mastetara igotzeko eskailera bat sortzen duten.

Foke: triangelu-formako bela bat, masprezean eta trinketean luzatzen dena.

Gabia: karratu-formako bela bat, masterdi batean luzatzen dena.

Gabia irten: karratu-formako bela bat, ez-finkoa, ohiz kanpoko moduan luzatzen dena.

Luze (soka): brankatik edo popatik hasita ontzia lurrera lotzen duen kablea edo soka.

Nagusi (masta): ontzi baten masta nagusia.

Gabiako masterdia: ontzi baten mastaren bigarren zatia, osoko mastaren gain-gaineen zegoena.

Mesana: hirugarren masta. Ontzi bateko azkena, brankatik popara begiratuta.

Abenka: mastak itsasontziaren alboetara lotzen dituen kablea, soka-mailaren ondoan mastetara igotzeko eskailera bat egiteko aukera ematen duena.

Osoko masta: ontzi baten mastaren lehen zatia, ontzigainetik hasita.

Patatx: brigantin gisa tresnatutako ontzi txikia.

Popa: itsasontzi baten atzeko muturra.

Bular: gilaren luzapena ontziaren brankan. Bularrak ematen dio sendotasuna brankari, eta itsasoaren presioari eusten dio nabigatzeko orduan.

Saiheitsaldeko amarra (soka): itsasontzia saiheitsaldetik perpendikularki lotzen duen soka.

Haize bultzatzailea: ontzia popatik edo hegaletik bultzatzen duen haizea.

Esprin edo spring: brankatik atzealderantz edo popatik aurrealderantz luzatzen den amarra.

Popagain: alkazarraren atzealdea, poparantz dagoena.

Trinket: hiru mastako ontzietan, brankatik edo popatik begiratuta lehenengo dagoen masta.

Léxico marítimo

Abarloarse: Colocar un buque con uno de sus costados junto al de otro buque o muelle.

Alcázar: Cubierta trasera del barco, en el castillo de popa. Se trataba de la cubierta más elevada del barco, reservada para uso del capitán y oficiales.

Aleta: Zona curva del costado de un barco contigua a la popa.

Baluma: Lado o caída de popa de una vela de cuchillo o cualquier otra triangular.

Bauprés: Palo grueso que sale de la proa en mayor o menor ángulo. A él se hacen firmes los estayes del trinquete y amuran los foques.

Botalón: Palo complementario al bauprés.

Catabático (vientos): Vientos descendentes por laderas de montañas o cañones entre estas, de dirección e intensidad variables.

Cofa: Plataforma entre las diferentes secciones del palo o mástil de una barco. Servía para aferrar los obenques correspondientes y como punto de vigía para la marinería.

Esquífe: Embarcación ligera, usada como auxiliar.

Estay: Cabo o cable que sujeta un palo o mastelero para que no caiga hacia popa y toma el nombre de aquel al cual pertenece.

Flechastes: Cada uno de los peldaños de cabo que unidos a los obenques permite formar una escala para ascender a los palos.

Foque: Vela triangular que se larga en el bauprés y en el trinquete.

Gavia: Vela cuadra que se larga en un mastelero.

Gavia volante: Vela cuadra que se larga de manera excepcional, no fija.

Largo (amarra): Cable o cabo que partiendo de la proa o de la popa amarra el buque a tierra.

Mayor: Palo o mástil principal de un barco.

Mastelerillo o mastelero de gavia: Segundo tramo del palo de un barco, inmediatamente superior al palo macho.

Mesana: Tercer palo o mástil. Último de un barco visto de proa a popa.

Obenque: Cable que sujeta los palos a los costados del barco y que permite, junto a los flechastes, formar una escala para ascender a los palos.

Palo macho: Primer tramo del mástil de un barco desde la cubierta.

Patache: Pequeña embarcación aparejada como bergantín-goleta.

Popa: Extremo posterior de un barco.

Roda: Prolongación de la quilla en la proa del barco. La roda es la encargada de dar consistencia a la proa y soporta la presión del mar en navegación.

Través (cabo): Línea o cabo que aferra el buque perpendicularmente a su costado.

Viento portante: Viento que empuja al barco desde su popa o aleta.

Sprin o spring: Cabo de amarre dado por proa o popa a su dirección contraria.

Toldilla: Parte trasera, más a popa, del alcázar.

Trinquete: Primer palo o mástil, visto de proa a popa, en barcos de tres palos.

Muskizko San Julian elizan grabatutako itsasontziak

Los barcos grabados en la iglesia de San Julián de Muskiz

Zuzendaritza eta koordinaketa / Dirección y coordinación:

Marta Zabala Llanos, Silvia Rubio Cormenzana. El Pobaleko Burdinola / Ferrería de El Pobal.

Testuak / Textos:

Xabier Armendariz Abajo, Carlos Glaria García, Juan Manuel González Cembellín.

Diseinua eta expografia / Diseño y expografía:

Begoña Candina Aguirregoitia.

Atearen zaharberritzea / Restauración de la puerta:

Dextera (Arrate de los Bueis Gutiérrez eta Isidro Lavado Merchan), Áurea Restauración (María Urruticoechea Barrutia eta Rocío Fernández Amezua) ikuskapenaren pean.

Dextera (Arrate de los Bueis Gutiérrez e Isidro Lavado Merchan), bajo la supervisión de Áurea Restauración (María Urruticoechea Barrutia y Rocío Fernández Amezua).

Marrazkiak / Dibujos:

Rosa Ruiz Idarraga -hegoaldeko ateko grabatuen kalko, krokis eta marrazkiak / calcos de los grabados, croquis y dibujos de la puerta sur-.

Javier Gandarillas Antiza -Lavalleko portuaren eta Barbadungo ibarraren marrazki eta zirriborroak / dibujos y bocetos de recreación del puerto de Lavalle y de la vega del Barbadun-.

Argazkiak / Fotografías:

Xabier Armendariz Abajo, El Pobaleko Burdinola / Ferrería de El Pobal.

Diseinu grafikoa / Diseño gráfico:

Jesús Arsuaga Chillón.

Imprimaketa / Impresión:

Printhus, S.L.

Erakusketaren muntaia / Montaje de la exposición:

Printhus, S.L., Calderería J. Arnaiz, Vic-Art.

Itzulpenak / Traducciones:

Labayru fundazioa, Carlos Glaria García.

Dokumentazioaren jatorria / Procedencia de la documentación:

Bilduma El Pobaleko Burdinola / Colección Ferrería de El Pobal.

Bilduma Euskal Museo Bilbao Museo Vasco Colección (EMBMV). Inb. zk. /Nº inv. 1981-3228

Bizkaiko Elizaren Histori Artxiboa / Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia (BEHA/AHEB).

2811/001-00, 2811/002-00

Bizkaiko Foru Agiritegi Historikoa / Archivo Histórico Foral de Bizkaia (BFAH/AHFB). BFAH/AHFB, Bizkaiko Administrazioa/Administración de Bizkaia, AJ0009/036, AJ00219/021, AJ01429/012, AJ00060/020, AJ01314/028

BFAH/AHFB, Judiziala/Judicial, JCR4040/009, JCR4054/003, JCR1188/045, JCR0361/011

BFAH/AHFB, Familiak/Familias, VILLARIAS 2700/001, YBARRA 2125/001, YBARRA 2099/005, SOTA 2880/010, SOTA 2884/003

Durangoko Arte eta Historia Museoa / Museo de Arte e Historia de Durango.

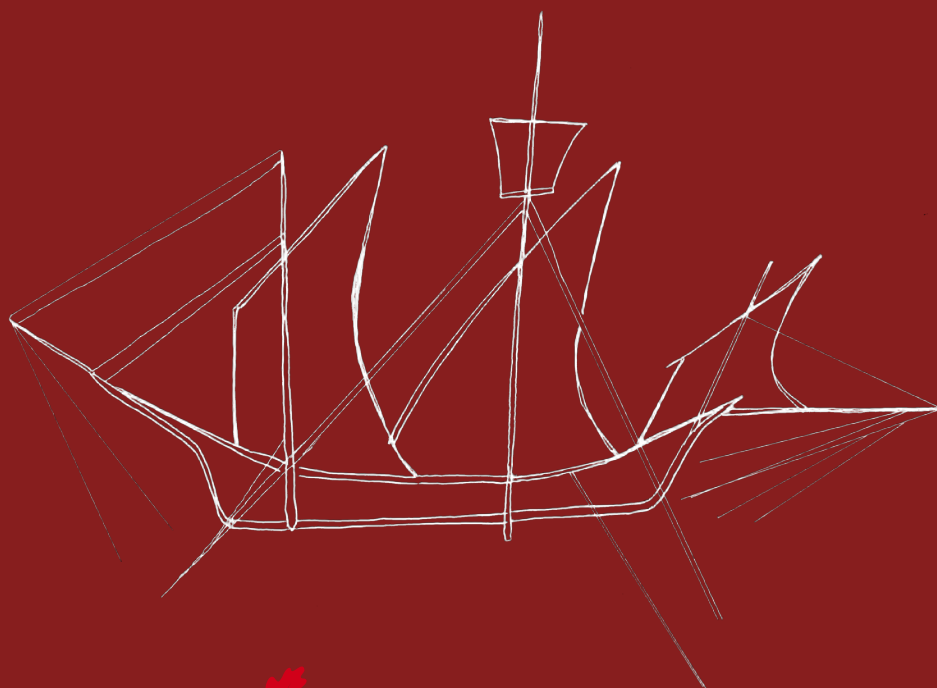
Inb. zk. /Nº inv. 582

Muskizko Aintzineko Argazkien Artxiboa / Archivo Municipal Fotografías Antiguas de Muskiz (MAAA / AMFAM). F/Mac Lennan

Eskerrak / Agradecimientos:

Sergio Buiza Alkorta, Cristina Castillo Pérez, Elena Cortázar Álvarez, Julen Erostege Esturo, Antonio Hernández Alcaraz, Fernando Juárez Urquijo, Blanca Pérez Lamborena, Alberto Santana Ezquerria.





Bizkaia

el pobaleko burdinola
ferrería de el pobal