

ITURRITXIKI

Getariako badian, XX. mendearen azken hamarkadetan, Iturritxikiko aztarnategia induskatu genuen: XVI. mendean hondoratutako flandestar urka bat, Erdialdeko Europako salgaiak zeramatzana Afrikan esklaboak erosteko. Frantsesek 1638an hondoratutako Lope de Hoces-en ontzidiko galeoien aztarnak antzeman genituen. Mea-ontzi baten burdinazko zama, harrizko aingura batzuk eta anforatxoak aurkitu genituen.

Tomas Hernandorena Juarros

1934-2020

in memoriam





ITURRITXIKI

Argitalpenaren zuzendaria: Juantxo Agirre-Mauleon.

Edukien koordinatzailea: Eider Conde, Aranzadiko Komunikazio Saila.

Testuak: Ana M^a Benito Dominguez, arkeologoa (Aranzadi Zientzia Elkarte).

Testuen zuzenketa: Karlos Almorza.

Itzultzailea: Asier Olazabal Uzkudun.

Maketazioa: Tamtam S.L.

Erantsitako materiala: Rober Garayren ilustrazioa

Inprimategia: Leitzaran Grafikak S.L.



Zorroagaina 11

20014 Donostia / San Sebastian

Tel.: 943 466142

e-mail: aranzadi@aranzadi.eus

www.aranzadi.eus

Aranzadi Bilduma 09 (II)

ISBN 978-84-17713-54-6

ISSN 2255-0437

L.G. / D.L. D00580-2022

Eskerrak

Aitor Pescador, Alesandre Monteiro (Ministerio de Cultura Portugues), David Fernandez Abella (Argos Arqueologia), Gregorio Ortiz de Urbina (INASMET), Haritz Alberdi, Ignacio San Miguel (KSUB), Iñaki Martinez, Javier Carballo, Javier Lopez, Javier Mazpule, Joshan Galdona (INSUB), Luis Olarte (HEGATZ), Luis Urresti, Tobias Skowronek (Deutsches Bergbau-Museum de Bochum, Alemania), Vicente Carames (Museo do Lugo), Victor Lopez (CENIM).

ITURRITXIKI

Getariako badian murgildutako historia

Ana M^a Benito Dominguez

Getaria
2022

|G|O|R|D|A|I|L|U|A|

Gipuzkoako Ondare Bildumen Zentroa
Centro de Colecciones Patrimoniales de Gipuzkoa

Gipuzkoako
Foru Aldundia
Kultura, Turismo, Gazteria
eta Kirol Departamentua



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE CIENCIA
E INNOVACIÓN

ELKAN^o



Getariako Udala



ELISKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

KULTURA ETA HIZKUNTZA
POLITIKA SALA
DEPARTAMENTO DE CULTURA
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA

AURKIBIDEA

ORR.

00 Aurkezpena	10
01 Getaria, iragan militarreko marinel-herria.....	18
02 Getariko portua, kokaleku estrategikoa Bizkaiko golkoan	40
03 Flandestar urka baten hondoratzea XVI. mendean.....	60
04 1638ko Getariako itsas gudua. Frantziarren eta espainiarren arteko lehia	148
05 Beste testuinguru arkeologiko batzuk: urpean gehiago daude... ..	162
06 Urpeko arkeologia: aztarnategi bat itsaspean	174
07 Bibliografia	210

00

Aurkezpena

*Caminante, son tus huellas
el camino, y nada más;
caminante, no hay camino,
se hace camino al andar.
Al andar se hace camino,
y al volver la vista atrás
se ve la senda que nunca
se ha de volver a pisar.
Caminante, no hay camino,
sino estelas en la mar.*

Antonio Machado

Campos de Castilla, en Poesías Completas, 1917



JULIO VILLAR

Gaztea nintzenean mundua handiagoa zen, dena zegoen urrun, gutunak eskuz idazten ziren eta papera altxorrez, mezuz, sentimenduz eta, batzuetan, tristuraz betetzen zen.

Urte askoan harreman estua izan nuen itsasoarekin. Nire ametsak, nire beldurrak, nire bizi-sena olatuekin, denboraleekin eta barealdiekin nahastu ziren. Ipar-hemisferioa eta hego-hemisferioa izan ziren nire etxe eta bizi izandako paisaia; gauez lagun egiten zidaten konstelazioak baino ez ziren aldatzen. Mutikotatik aukeratu nituen Lurra eza-gutzeran ninderamaten bideak, gustuko ez nituenak baztertuz, eta bidegurutzeetan beti joaten nintzen bide atseginenetik, segadak eta lakioak saihestuz; ez zen erraza izan beti. *Mistral* nire itsasontziak bihotz-kolpeka nabigatu zuen; jakin-mina eta ezustekoa beti elkarrekin ziren.

Inoiz ez nintzen aditua izan baina beti nengoen adi inguratzen ninduenarekiko. Nabigatzeko eta eskalatzeko teknikak maileguz hartu nituen, eta modurik oinarritzkoenean eta errazenean erabili nituen. Bihurri xamarra izateak behin baino gehiagotan lagundu zidan. Mendiko esperientziak balio izan zidan itsasoan.

Hala eta guztiz ere, ez dakit itsastarra ala lurterra naizen gehiago; izan ere, lur barrualdeak adina erakartzen nau itsasoak. Lautada batean zero handi baten pean dagoen zuhaitz bakarti batek adina hunkitzen nau astetako bakardadearen ostean ortzimugan agertzen hasten den uharteak.

Ozeanoen sakonean gorderik badago planetaren historia eta azalean oraindik geratzen badira antzinako marinelen lorratzak, lurtean iragana ukitzen eta arnasten da: harrespilak, trikuharriak, kastroak, labar-pinturak, harkaitzen estratuak, glaziarrak, fosilak, harresiak, nekazaritza-tresnak, baselizak, ehungailuak, migrazioak, transhumantzia-bideak eta beste ezin konta ahala gauza gehiago iraganaren memoria dira eta gure jatorriari buruz hitz egiten digute. Lurrak elikatzen eta errotzen gaitu, eta horregatik, ia beti itzultzen gara jaio ginen lekura. Zuetako asko bezala, Aranzadiko lagunok, gehiago interesatzen eta erakartzen nau iraganak etorkizunak baino. Etor-kizunak egonezina eta beldurra sortzen dizkit: klima-aldaketa, ur edangarriaren eskasia, baliabide natural guztiak xahutzea, basoen soiltzea, paisaiaren degradazioa...

gizateria zeharo gaizki egiten ari denaren zantzuak dira horiek guztiak. Sarritan gal-
detzen diot nire buruari: nora joan nahi dugu?

Santa Elenan gertatu zen, Atlantikoko irla galdu batean, Hego Gurutzearen azpian. Haizebean, bi gailurren artean irekitzen zen Jamestowneko badia. Herria, harresi baten atzean ezkutaturik, apenas ikusten zen itsasotik, eta eszenatoki ezinhobea zen ipuin bat idazteko. Mundutik urrundutako uhartetxo hartan egunak motel iragaten ziren, mendi-hegal malkartsuen artean sartutako etxaldeak beste planeta batekoa zirudien.

Aurrerabidea eta presakako bizimodua iritsi ez ziren herri xume haren ezaugarriak abegi ona eta alaitasuna ziren. Nire egonaldia luzea izan zen... eta alaia. Itsasoan horrenbeste denbora bakarrik igaro ondoren, gehien nahi nuena lurra zapaltzea zen, jendearekin egotea. Maitatua izateko garaia zen.

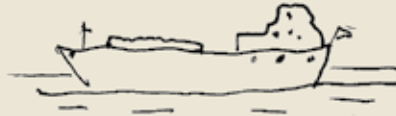
Santa Elenan Historia arnasten zen. Bizpahiru galapago izugarri eta oso zaharrek soilik bizirauten zioten Historiari, esaten zutenez, Napoleonen garaian jada bizi omen ziren. Ai! Animalia haiek hitz egingo balute.

Ni handik igaro nintzenean, uhartera soilik itsasoz irits zitekeen eta, belauntziren baten noizbehinkako ikustaldiaz gain, hilean behin Ingalaterratik zetorren kargaontzi bat iristen zen, posta eta bertako merkataritza txikira zuzendutako hornidurak zeramatzana. Segurtasun arrazoiengatik, haizea norabidez aldatuko balitz ere adibidez, kostaldetik urrun botatzen zituen aingurak ontzi hark. Postaren etorrera zen uharteko bizitzaren monotonia hausten zuen gertakaria.

Hainbeste itxarondako egun hartan kuxkuxero pilo bat hurbildu zen harresira, dantzaldi batera doazenen antzera, marinelek itsasontzitik lurrera eta lurretik itsasontzira egiten zituzten joan-etorriak ikusteko. Ontziralekua eskasa zen, maniobra zaila hondoko itsasoa zegoelako, gidariak oso trebea izan behar zuen zama itsasora eror ez zedin.

Lana amaitu ostean, bat-batean festa bat antolatu zen itsasontzian eta nahi zuen edonor joan zitekeen. Jamestowneko neskak samaldan joan ziren. Motordun txalupak bidaia batzuk egin behar izan zituen guztiok eramateko.

Dantzaldiak gauerdia pasa arte iraun zuen. Dena zen alaitasuna, irrifarrak... eta sensualitatea. Garagardoa barra-barra zebilen... kapitainak gonbidatzen zuen. Gau ahaztezina izan zen niretzat. Kapitaina eta haren emaztea izan ziren jaiaren anfi-





Jules Villan

trioiak. Erretiroa hartzeaz zegoen bikote heldu hark (baliteke hura izatea azken bidaia) elkarrekin bidaian jarraitzen zuen Atlantiko hegoaldeko uharte urrunenetan zehar ibilbidea eginez: Ascension, Santa Elena, Tristan da Cunha eta gogoratzen ez dudan besteren bat zen urtean hainbat aldiz errepikatzen zuten itsas ibilaldia.

Atseginak, alaiak, ikasiak, beroak eta abegitsuak, haiek ezagutzeak bihotza zabaldu zidan eta mundu honetan poesiarik geratzen zela pentsarazi zidan. Gaua amets baten parekoa izan zen itsasontzi hartan, Joseph Conrad edo Gabriel Garcia Marquezen eleberririk ihes egindakoa zirudien bikote zoragarri harekin, larru zaharreko besaulkietan eserita, eskuetan garagardo bana zutela, inguruan musika entzuten zelarik eta jende guztia dantzan zebilela. Beste garai batzuk ziren, duela 50 urte horrelako gauzak pasatzen ziren oraindik.

Aingurak botata nengoeneko badia ixten zuen lurmuturretik ez oso urrun zegoen ontzi-aztarna, zenbait besaldiko sakonerara, harkaitz eta hondar artean urperatuta. Algak, koralak eta mota askotako beste inkrustazio batzuek dekoratu aparta bihurtu zuten ontzi hura, antzerki bateko tramoia zirudien. Isiltasuna, itsas hondoa beti bezala, erabatekoa zen, eta ontzi-aztarna beti da ahanzturaren irudia. Batzuetan bakarrik, bestetan lagundurik, ni igerian joaten nintzen haraino eta, murgilean, ontzi misteriotsu haren zubia zeharkatzen nuen, aldi berean mugitzen ziren —bihotzeko taupaden antzera— arrainez beteriko ur urdineko zeru batean esekita. Irekita zeuden tanbutxuetatik begiratzea gustuko nuen, baita bidean topatzen nituen eskotila guztietan burua sartzea ere. Hala ere, inoiz ez nintzen ausartu leku ilunetan sartzera, arnasa hartzera irteteko denborarik ez ote nuen izango beldurrez. Inoiz ez nintzen so-toan sartu, nahiz eta beti izan tentazioa. Ontzi-aztarnan murgil egitea gaztelu bateko dorreen artean lebitatzea modukoa zen, koloreak leunak ziren, argia ahula... txoria izan gabe hegan egitea eta arraina izan gabe igeri egitea bezalakoa zen. Pixkanaka, leku hartako txoko guztiekin ohitzen joan nintzen eta bertako biztanleak ezagutzen joan nintzen. Oraindik gogoan dut, zulogune batean, ia haitzuloa, gerturatzen nintzen bakoitzean harriduraz begiratzen ninduen mero handi bat bizi zela. Hain fidakorra zenez arrantzatzeko erraza izango zen, baina ni ez nintzen gai nire arpoiaz apuntatzeko. Beherago, hondoaren arrasean bere leihotik begira, itxura oldarkorreko itsas suge bat nuen zain, zizaila-formako ahoa behin eta berriz zabalduz. Buru oso handia zuen eta

beldurra ematen zuen, eta horregatik, haren albotik igarotzean beti mantentzen nuen distantzia.

Inoiz ez nuen jakin itsasontzi haren izena, ezta zein banderarekin nabigatu zuen eta nola hondoratu zen ere. Inork ez zituen nire galderak erantzun ahal izan. Baina horregatik ez nintzen geratu ia egunero ontzi-aztarnara joan gabe, arrantzara, unibertso geldi hartan arrainen artera igeri egitera. Urak gordetako txatarra herdoitsu hark misterioitsuki erakartzen ninduen.

Orain, urte asko geroago, oroitzapenak bakarrik geratzen zaizkit... eta nostalgia. Ja-mestown, ontzi-aztarnak, uharteko nire lagunak eta barrualdeko nire ibilaldiak iragana bihurtu ziren bidaiari ekin nionean.

Santa Elenan, apenas puntu txiki galdu bat Atlantikoko nire nabigazio-mapan, izan zen... Han ikasi nuen, ontzi-aztarna xume batean murgil egiten nuenean, umeez amets egiten dutenean bezala hegan egiten.

2021eko urtarrila



*Aingura astun baten
burnizko hariak hautsiz
ozeano urdinaren ur sakonetan
emeki-emeki murgildurik
itsasazpiko lur sutsuetara
hurbiltzen dihardut*

01

*...
Itsas hondoetako amildegi korapilatsuetan
ez da ezer entzuten
iluntasuna da nagusi
sentipenen sinfonia bortitzetan urperaturik
guztia higitzen dihardu
ezer ez dago geldirik*

Amaia Lasa Alegría
Itsasoko izaki

Getaria, iragan militarreko marinel-herria





1.1. GETARIA ITSASOTIK JAIOTZEN DA

Getaria Kantauri itsasotik jaiotzen den herri bat da, Bizkaiko golkoaren erdian, Higer (Hondarribia) eta Matxitxako (Bermeo) lurmuturren artean. Garate mendiak (278 m) barrualdea eta kostaldea, bi *modus vivendi* desberdin, banatzen ditu: bata, lurrian sus-traitutako ekonomia, nekazaritza eta artzaintzan oinarritua, eta bestea, itsasoan murgildua, arrantzan oinarritua.

Marinel-herria da zalantzarik gabe. Txakolin-mahastiz jositako mendi-hegal leunak kale historikoak dauden muino txikiraino jaisten dira. Handik itsasoan murgiltzen dira kostalde malkartsu batean, San Anton penintsularekin, ozeanorantz doan gezi baten modura. Izatez uharte bat zen, *Getariako arratoia* izenarekin ezagutzen dena, eta haren marea-zabalgunea denboraleek estaltzen zuten. Biztanleen ahaleginari esker eta mendeen joanarekin, lurrari lotua amaitu zuen.

San Anton mendiak bi albo malkartsu ditu. Ekialdekoa, Zarautz aldera dagoena, Altzako-Arriko haitzetaraino iristen da eta Getariako badia ederra eratzen du, Santanape eta Malkorbe hondartzekin (berezko ainguraleku bikaina azken hori). Ur horietan murgilduko gara, liburu honetan kontatuko ditugun istorioak azaltzeko.

Uhartearen beste aldean, Gaztetape hondartza aurkituko dugu, aurrekoaren aldean senadi oso desberdina, iparreko eta ipar-mendebaldeko ohiko denboraleek bete-betean hartzen dutena. Bertan ohikoak izan dira hondoraketak, itsasoak kostalderaino herrestan eramandakoak; besteak beste, *Juliana eta Benigno* motor txikien eta *San Antonio Abad n^o3* arrantza-ontziaren XX. mendeko gertakariak. Hondartza hori eraberritu egin zuten, moila Zumaiarekin lotzen duen errepide berria egiterakoan.

Getariarrak itsasoko produktuetatik bizi izan dira eta, aldi berean, haren energiaren aurka borroka egin dute. Haizeak, euriak eta Kantauri itsasoak Tertziaroko flyschean duen eragina ikusgarria da: higadura bortitzak itsas labarrak moldatu ditu, estratu-irris-tatzeak eraginez. Luizi horiek etenak sortzen dituzte komunikazioetan, Getaria ia erabat isolatuta utziz, eta errepideko trafikoa Meagasera desbideratzera behartuz. Horrela gertatu zen 1927an, 1951n eta, berrikiago, 1992an.

1.2. GETARIA HISTORIAN SARTU ZEN

Betidanik, Getaria bere kokaleku bereziak baldintzatua egon izan da, hau da, komunikabide nagusia duen itsasora irekia, eta lurrera itxia, ibai-ibilgurik ez baitauka.



Uhartearen, portuaren, hiribilduaren eta Gaztetape hondartzaren ikuspegia mendebaldetik, 1977ko ekainean. Irudia: Paisajes Españoles

Pentsatzekoa da erromatarrek senadiaren baldintza natural bikainak erabiliko zituztela, bertan lehorreratzeko. Ezinezkoa da San Anton uhartearen moduko leku hain estrategikoa gutxiestea, eta bertan, ziur aski, zelatari postu bat izango zuten, urtarokoa bakarrik bazen ere. Aukera horrek herriaren izenaren jatorria *ke*-aritik (hau da, ontziak bideratzeko suzko harria eta baleak begiztatzeko zelatari-talaia) eratorria izan daitekeela azaltzeko balio izan du (AGUIRRE, 2000: 14).

Erromatarrek arradako uretan ainguratuko zituzten beren ontziak, Kantauri itsasoan zehar (*Mare Cantabricum*) egiten zituzten itsas bidaietan. *Plinio Zaharra* izenarekin ezagutzen den Caius Plinius Secundus (K.o. 23-79) historialari klasikoak, *Naturalis Historia* lanean, *Saltus Vasconum*-eko kostaldeko hainbat hiri aipatzen zituen, besteak beste, *Olarso* (duela urte batzutatik Irunen kokatua), *Morogi* eta *Menosca*. Azken hori,

Claudio Ptolomeo greziar geografoaren arabera (*Geographiká*, II), II. mendean Bardulian zegoen, karistiarren *Devae fluvii ostia* eta baskoien *Menasci fluvii ostia*-ren artean. Historiografikoki Getaria eta Zarautz artean kokatu izan da (CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, 1986: 47-48 eta GOROSTIDI, 1906: 15-16).


Azken urteetan, *Menoscako opiduma* Zarautzen kokatzen da, Santa Maria la Real elizan induskatutako kultura material erromatarren (I. mendetik IV. mendera) bolumena eta aberastasuna ikusirik. Lurralde laua eta urbanizatzeko erraza izango zen, *statio* motakoa, Bizkaiko golkoan (erromatarrek *Sinus Aquitanicus* deitzen zutena) erromatarrek egiten zuten itsas bidaiarekin (*Via Maris*) erlazionatua (IBAÑEZ, SARASOLA, 2009: 12-84).

Haren eraginpeko eremuan zegoen Getaria. Gutxienez kantabriar gerrez geroztik (K.a. 29-19), nabigatzaile erromatarrek, Kantauri itsasoan zehar egiten zituzten bidaietan, ziur aski harremanetan jarriko ziren Getariako muinoan bizi ziren barduliarrekin. 1996az geroztik kale Nagusian, San Salvador parrokiaren eta herriguneko beste orube batzuetan aurkitutako aztarna materialetan (batez ere zeramikak) utzi dute arrastoa; horrela, herriaren toponimoaren jatorria *cetaria* hitzarekin, arrain-kontserben faktoria (URTEAGA, 2002:81), lotu ahal izan da. Urte batzuk lehenago, toponimo berdineko Lapurdiko Getarian aurkitutako antzeko establezimendu batean, gazitze-aska bikainak aurkitu ziren trenbidearen ondoan. Bi industrietako ekoizpenek barneko nahiz kanpoko kontsumitzaileak, esportazioaren bidez, hornituko zituzten; beraz, inguruan oinarrizko portu-egitura bat izan zitekeen, produktuaz betetako anforak ontziratu ahal izateko. Itsasoaren hondoa, ontziak zamatzean edo horietakoren bat hondoratzean hautsitako zeramiken aztarnak aurki litezke.

Garai hartan, Zarautzek ontziralekuren bat izan behar zuen bizilekuaren ondoan eta bere hareatza zabalean lehorrera zitezkeen erromatar txalupak, baina, zalantzarik gabe, *Via Maris*-a zeharkatzen zuten merkataritzarako eta gerrarako ontzi handien ainguralekua Getarian zegoen, eta hori izango zen *Menosca*-ko portua.

1.3. HIRIBILDUAREN JAIOTZA

Antzinate Berantiarreko eta Goi Erdi Aroko mende ilunetan, ia ez daukagu Getariari buruzko erreferentziarik, nahiz eta bere uretan nabigatzen jarraituko zuten. San Antongo babeslekuak kabotaje-nabigazioaren babesa izaten jarraitzen zuen Muinoan, itsasoaren ondoan, etorkizuneko hiribilduaren hazia zegoen.



Harrizko hainbat aingura aurkitu izana, badian nahiz portuan, itsasoko jardueren lekuko bakarrak izan daitezke, baina kontu handiz balioztatu behar dira, ez baitago haiei buruzko ikerketa kronologiko fidagarririk, bostgarren kapituluan ikusiko dugun moduan. (BENITO, 1996: 277-309).

Argi eta garbi dagoena da, Getariako herria, XII. mendearen amaieran, Iruñeako erreinuaren barruan zegoela, Antso VI.a erregeak Donostiari forua eman zionean. Kontzesio horiek gaskoien migrazioa bultzatzen zuten Akitaniatik kostaldeko herrietara, adibidez Getariara, eta horregatik, zenbait egilek jatorri gaskoia proposatu izan du haren izenean, eta izen bereko Lapurdikoarenean. Haien esanetan, *guaita* (zelatari) gaskoi hitzetik eta *-ari* euskal atzizkitik eratorria litzateke, eta *zaintzaile* esanahia izango luke. Gaskoiek, merkatariak eta artisauak, portu- eta hiri-bizitza hasiberria garatzen lagunduko zuten (NOAIN, 2005: 188).

1200. urtean, Getaria eta Gipuzkoa osoa Gaztelako Koroara sartu ziren, militarki edo diplomatikoki, historialariaren arabera, eta Alfontso VIII.a erregearen menpeko izatera igaro ziren (VALVERDE, 1984: 47-49). Esteban Garibaik 1571ko *Compendio Historial* liburuan dioenez, errege horrek getariarrei Donostiako foruak eman zizkien, haiek eta haien ondorengoek betirako izan zituzten mendi, larre eta uretan, eta auzi guztietan, Nafarroako erregeen garaian izan ohi zituzten moduan. Donostian bezala, 1209ko irailaren 1n, Alfontso VIII.ak hiribildu horren forua eman zion Getariari, fundatutako hirugarrena izan zelarik (BENITO, 1999: 63).

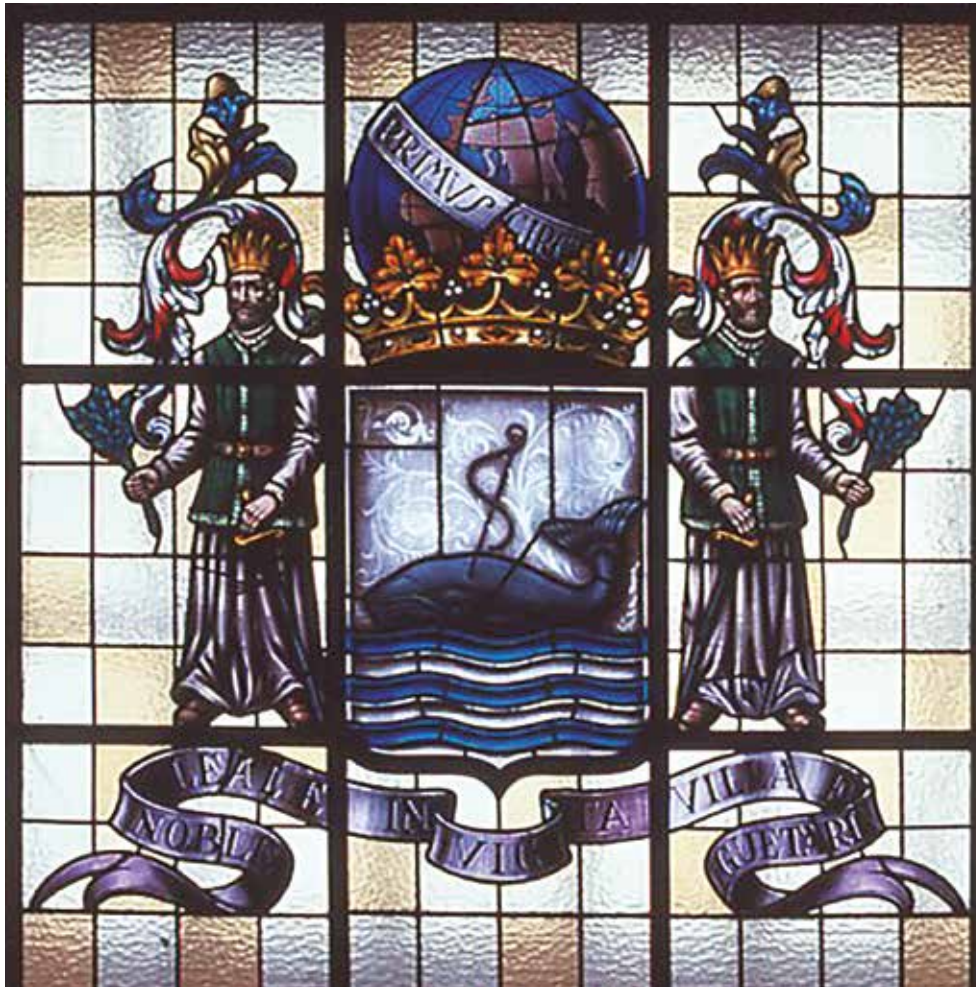
Kostaldeko hiribilduen sorrera portu horiek Guiena eta Akitaniaren aurrean zuten interes estrategikoan ikusi behar da, baina baita Gaztelako salgaiak Europako merkatura itsasoz esportatzea errazten zuelako ere (VALVERDE, 1984: 57).

Inguruko Zumaia, Zarautz eta Aizarnazabal baino lehenago fundatu zenez gero, pentsatzekoa da jatorrian Getariako lurak orain baino zabalagoak izan zirela eta udal-erri horien zati batzuk hartuko zituela.

Getariarentzat Urolaren kontrola ezinbestekoa zen, ez baitzeukan ibairik eta soilik haren bitartez egin baitzezakeen merkataritza probintziaren barrualdearekin. Horrek auzi eta gatazka ugari sortu zituen Zumaia eta Zarautzekin hurrengo mendeetan zehar (GAO: Munita eranskina, 000.468).

Ontzigintzari buruzko Getariako lehenengo aipamenak Alfontso X.aren pribilegioaren garaikoak dira (Gasteizen, 1270eko azaroaren 2an), eta bertako herritarrei Gipuzkoako mendiez baliatzeko baimena ematen die, etxeak eta itsasontziak egiteko. Pribilegio hori berretsi egin zuen Alfontso XI.ak, 1326an (BENITO, 1999: 64-65).

Getariako marinel-lanbidearen garrantzia agerian jarri zen 1248an, Fernando III.a erregearen Sevilla hartzean parte hartu zutenean; portaera hori eskertzeko, ia mende bat geroago, 1327an, Sevillan saldutako salgaien aduana murrizteko pribilegioa eman zien Alfontso XI.ak. (MARTINEZ, GONZALEZ, MARTINEZ, 1991: 152-154).



Getariako armarría udaletxeko beiratean. Irudia: Jostexo Riofrio.

Modu horretan, Getariaren papera sendotu egin zen Erdi Aroan euskal kostaldean, eta 1296ko maiatzaren 4an iritsi zen gorenera, Gaztelako Itsas Armadaren Ermandadea edo Kantauriko Paduretako Ermandadea eratuta Gipuzkoako Getaria, Hondarribia eta Donostia, Bermeo, Castro Urdiales, Laredo, Santander eta barrualdeko portu baten, Gasteiz, artean. Helburua arrantza eta defentsa arloko elkarlana ziren, kanpoko balizko etsaien aurrean. Merkatariek eta garraiolariak berariazko legeak eta barne auzitegi bat, Ermandadeko Alkateak, zeuzkaten. Kidetutako hiribilduek itsaslapurreta-ekintzetan parte hartu zuten, eta harremanak izan zituzten Portugal, Ingalaterra, Frantzia eta, bereziki, Baionarekin (NOAIN, 2005: 222-223).

1397an, Getariak toki berezitua lortu zuen, San Salvador elizako koruan *Ipuzcoako* Ermandadea eratuta; Gipuzkoako herriak kudeatzeko usadioak eta ohiturak onartu ziren bertan.

1.4. ARO MODERNOKO MENDEAK

26

Itsas eta merkataritza-arloan euskal portuek, Gaztelaren Ipar itsasoranzko aurreko taldea, Errenazimenduan izandako goreneko unea nabari zen Getarian ere. Bertako portuan mota guztietako ontziak lehorreratzen ziren garaiko salgai nagusienekin: Galizia eta Andaluziako ardoak, Bizkaiko burdin mea, inguruko burdinoletako burdinazko iltze eta zumitzak, Gaztelako artilea, Andaluziako oliba-olioa, Europa iparraldeko oihalak, bale-koipea, olio-ozpinetan jarritako arrainak, sardinzarrak...

Merkataritzako eta arrantzako jardueri, funtzio militarra gehitu zitzaion XVI. mendetik aurrera. Bere kokapen estrategikoa zela eta, Karlos I.aren garaian Gipuzkoako hirugarren gotorlekua izan zen Hondarribia eta Donostiaren ostean. Kostaldea frantziarren, baina batzuetan baita holandarren eta ingelesen, erasoetatik babesteko operazio militarren base bihurtzen zen Getaria, eta horrek berau gotortu beharra eskatzen zuen.

Hiribildua harresi batek inguratua zegoen, muturretan bi baluarte zirkularrez errematatua, eta kaleetara zeharkatzeko lau ate zituen. Iparraldea bi plataformen bidez babesten zen, *katrapona goikoa* eta *bekoa*, portuarekiko komunikazioa tunel baten bidez erraztuz. Azken horrek gaur egun arte iraun du, eta bertan bi kanoi-zulo ikus ditzakegu; bat hormaz itxia dago, baina bestea irekia eta hesiz babestua dago, eta portuaren ikuspegi zabala eskaintzen du.



Getariarrek gertaera lazgarriak bizi izan dituzte historian zehar; besteak beste, 1597ko urtarrilaren 5 gaueko sute suntsitzailea, etxebizitza gehienak erraustu zituen; izan ere, Erdi Aroko ohiturei jarraiki, zurezkoak baitziren oraindik gehienak. Sutearen ondorioek urtetan zehar iraun zuten. Filipe II.ak Tiburcio Spanoqui ingeniaria bidali zuen herria berreraikitzeo eta portua gotortzeko (BENITO, 1999: 74-76).

Getariako badiaren plano, 1597ko maiatzaren 21n Hondarribian datatua; jasandako sutearen ostean, berreraiki ahal izateko, leku eta kaleen banaketa berria azaltzen du. Spanoquik erregeari bidalia. Irudia: SAO: MP eta D: V-62.

ITURRITXIKI

Aire-perspektiba bikaina uhartearen iparraldetik: portua, bizkarrezurra, katraponaren azpiko tunela, herria eta ontziak badian ainguratuta.
Irudia: Pedro Texeira, 1634: *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* (1634) laneko marrazki bat.



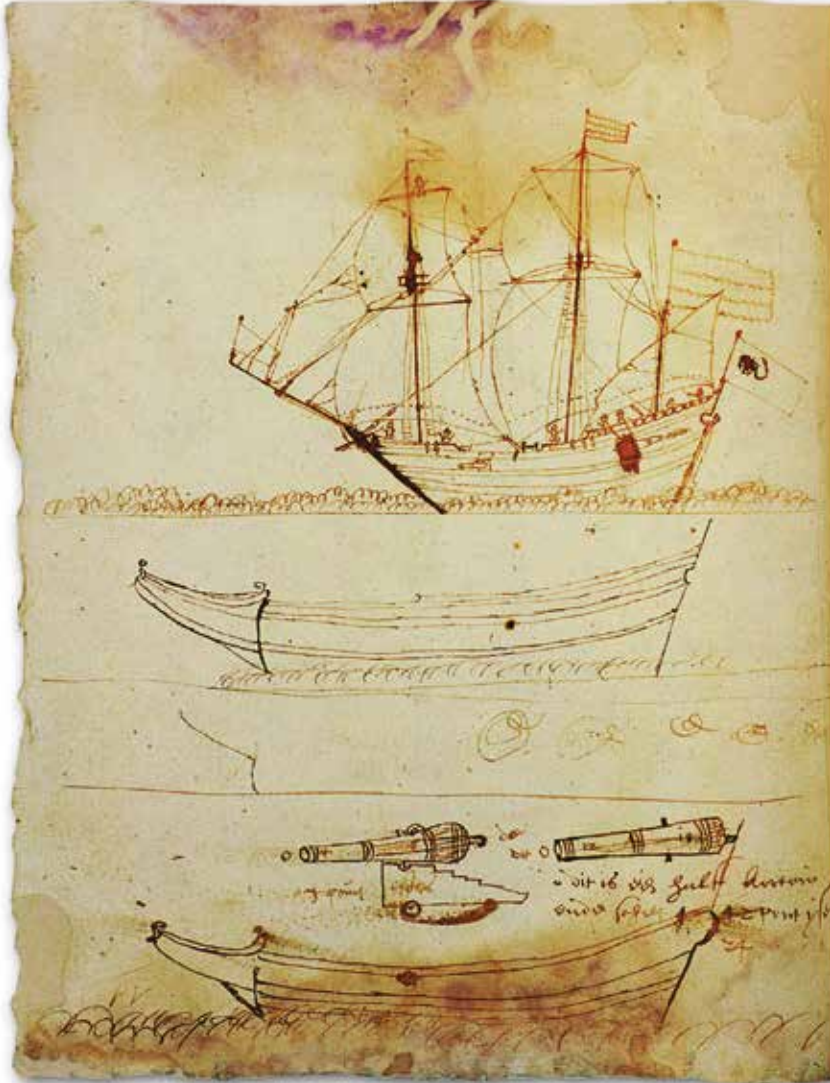
Zorigaiztoko halabeharrek XVII. mendean jarraitu zuten; hain zuzen ere, Hogeita Hamar urteko Gerra luzearen barruan (1618-1659), ustekabeko ondorioak izan zituzten bi gertaera beliko jasan zituen. Lehena 56 belaontzi lapurtar eta frantziarrek Getaria gauez eraso zutenean gertatu zen, 1636ko urrian Donibane Lohitzuneri egindako erasoan getariarrek parte hartu izanaren errespresalia moduan. Erasoaldia herritar guztien laguntzarekin egotzi zen, beti bezala (AGUIRRE, 2000: 35).

Beste gertaerak ondorio larriagoak izan zituen, 1638an Frantziako eta Espainiako ontzidia elkarren aurka borrokatu zirenean; espainiarrek erabateko porrota jasan zuten eta Lope de Hoces-en itsasontzi handiak galdu zituzten. Gertaera horrek eragin zuen, arrada horretan XX. mendean urpeko eskuhartze arkeologikoak hastea; 4. atalean emango dugu horien berri.

Bataila horren ondorioek denboran zehar iraun zuten. Horrela, 1667an, San German dukeak artilleria egokitu, eta uhartea eta hiribilduko harresiaren garitak, ateak eta zubi altxagarria gotortu zituen. Baina lan horiek ez zituzten nonbait herriaren babes-ara-

zo guztiak konpondu, eta beraz, 1696an, Diego Luys de Arias ingeniariak gotorleku osoaren, portuaren eta uhartearen hobekuntza orokorra diseinatu zuen.

XVIII. mendearen hasieran, habsburgotarren eta borboien arteko Espainiako koroaren Ondorengotza Gerrak (1701-1715) erne jarri zituen gotorlekuak, eta babesak berrikusi zituzten; horrela, Getarian, hainbat bateria artilleriaz hornitu zituzten: bat hamalau kanoinerekin, bestea zazpirekin eta hirugarrena bostekin (BENITO, 1999: 89).



Gipuzkoan atzemandako itsasontzi kortsario holandarra, 1631ko agiri baten arabera. Irudia: HUAH, E-7-1-8-15.

Plano del Puerto, y Concha de Getaria situado en los 43 Grados, y 27 minutos de latitud N. y en los 14 Grados, y 57 minutos de longitud del Meridiano de Tenerife

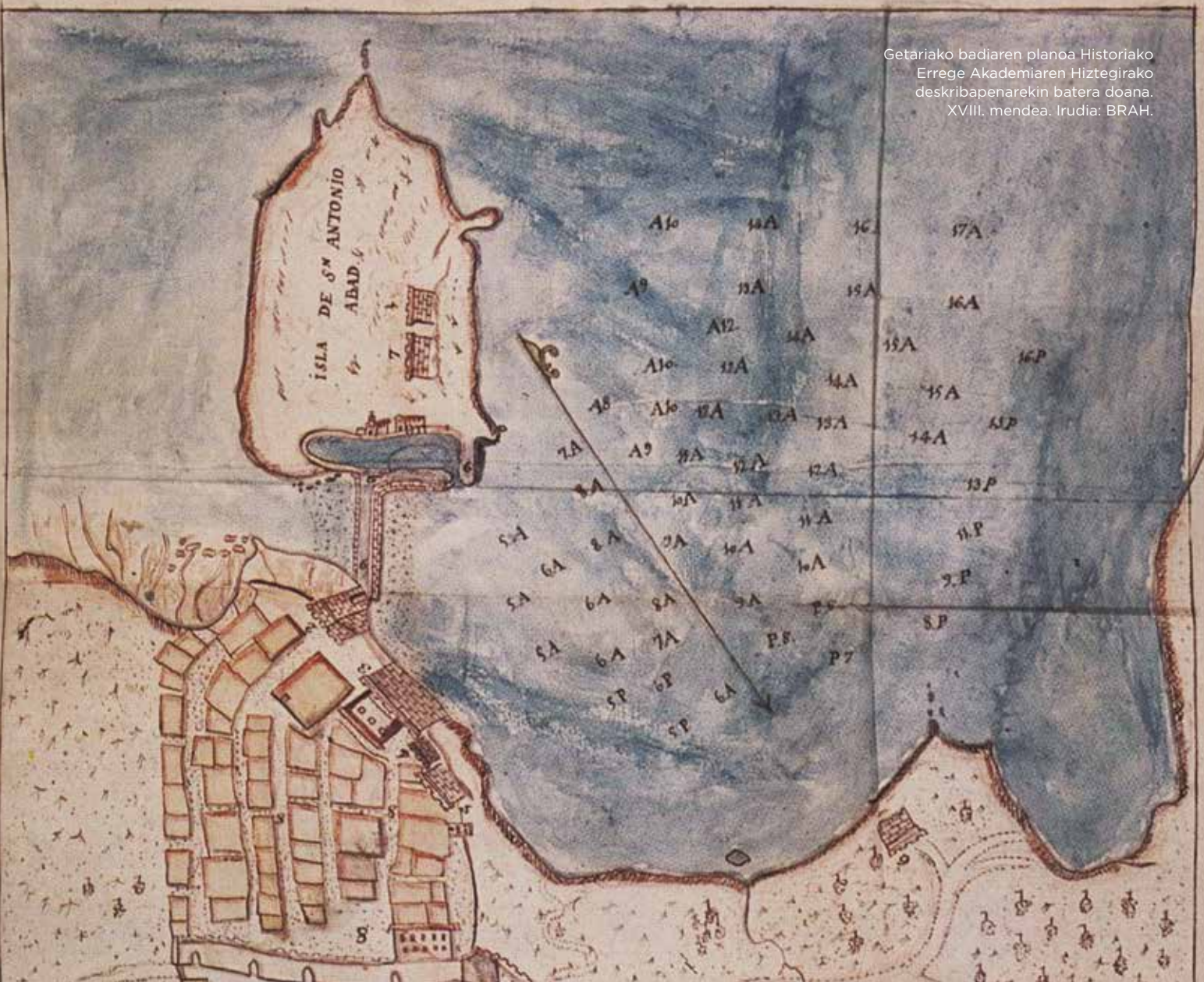


Escala de Quinientos Brazas.

- 1 Primera Botica con 4 inñed.
- 2 Segunda con 14
- 3 Tercera con 14
- 4 Cuarta con 4
- 5 Quinta con 9
- 6 Sexta con 6
- 7 Septima con 8.
- 8 Plano, y situacion del Pueblo.
- 9 El Muelle

Nota

Los numeros puertos denota de la Bahia denotan las brazas de agua y la letra A fondo de arena, y la P de piedra.



Getariako badiaren planoa Historiako Errege Akademiaren Hiztegiako deskribapenarekin batera doana. XVIII. mendea. Irudia: BRAH.

Mende horretan, kostaldea frantziar kortsarioz josita zegoen, baina baita ingelesez eta are euskaldunez ere; horrek nabigazioa zailtzen zuen Bizkaiko Golkoan, eta are gehiago gerra garaietan. Egoera horietan, Getariako portu babestua kortsarioak uxatuko zituzten itsasontzien babeslekua zen.

1794an, Konbentzio Gerran zehar (1793-1795), Frantziako armada Gipuzkoan sartu zen Irun eta Hernani arteko mugako herriak hartuz, eta Aldundiak Getarian hartu behar izan zuen babesa; Moncey jeneralarekin behin-behineko bakea sinatu zuten hor. Horrela, Gipuzkoa errepublika independente galkor bat bilakatu zen. Behin-behineko egoera hori 1795ean amaitu zen, Basileako bakearen ituna sinatzearekin (VALVERDE, 1984: 124).

1.5. ORAINALDIRANTZ. ARO GARAIKIDEA

XIX. mendean, Getariak berriz jasan zituen gerraren ondorioak. Independentzia gerran (1808-1814), 1808ko martxoaren 5ean, gudaroste napoleonikoek kostaldeko herri batzuk hartu zituzten; horien artean zen Getaria, postu bat ezarri zutelarik San Antoneko gotorlekuan. 1812an, ingelesak Zarautzen lehorreratu ziren eta frantziarren postua bonbakatu zuten. 1813ko uztailaren 1n, moilan jarritako mina batzuek heriotza batzuk eragin zituzten, baita kalte larriak ere portuan, fortifikazioetan, Ugarteko Done Petri basilizan eta bolborategian. Urte horren amaieran frantziar gudarosteek herria utzi zuten. Hurrengo urtean artilleria desmuntatu zuten, kanoiak Donostiari eman zitzaizkion eta uharteko baluarteak suntsitu zituzten (AGUIRRE, 2000: 37).



Karlistak Getaria bonbardatzen. 1875. Irudia: Zumalakarregi museoa, inbentario zbk.: 150

Gerra Karlistetan Getaria liberalismoaren alderdian egon zen, merkataritza eta nabigaziora irekitako portudun herrien berezko ideologia, ideia berriak eskaintzen zituena.

Lehenengo Gerra Karlista (1833-1839) zela eta, Karlos erregegaiaren armadak herria setiatu zuen 1835eko abenduak 19tik. Getariak, horren beldur zenez, garnizio militarra berrezarri eta baluarteak artilleriaz hornitu zituen. Herria itsasoz hornitzen zuten, portuaren bitartez. Urte horren amaieran karlistek, Joaquin Montenegroren agindupean, harresian zulo bat ireki eta herria hartu zuten 1836ko urtarrilaren 1n, gudaroste liberalak San Anton mendian babestera behartuz. Aurrez moilako *pasabidea* lehertu zuten, inbaditzaileei uharterako sarbidea galarazteko.

Setio horren ondorioak oso latzak izan ziren, batez ere, karlistek hartu ondoren eragindako sute handiagatik, beste bat gehiago Getariaren historia latzean; herria erraus-tuta geratu zen eta elizako korua eta balio handiko udal artxibategia galdu ziren. Herriak eta portuko jarduerak urte asko behar izan zituzten gertaera horretatik suspertzeko.

Hondamendi horren ondoren Getaria ez zen postu militar bat baino, herri osoa erortzeko zorian, ekonomia deseginda eta biztanle gutxi baitzituen. Egoera lasgarri horretatik irtete-ko, Udalak zerga eta kontribuzioetatik urte batzuz aske izatea eskatzen zuen.

Momentuko bakearekin, Gobernuak alferrikakoa irizten zion fortifikazioak mantentzeari, eta horrela, eraistea erabaki zuen 1854ko otsailaren 9ko Errege Aginduaren bidez (BENITO, 1999: 95-96).

Zorionez, Getaria horren aurka jarri zen, 1874an errepikatu egingo baitziren bizi izan-dako egoerak, berriz ere gudaroste karlistek setiatu baitzuten. Egoera horretan, beste batzuetan bezala, portua izango zen herriaren biziraupenaren gakoa; izan ere, hango moiletara iristen baitziren hornidurak herritarrentzat eta soldaduentzat.

1875eko maiatzaren 13an, beste egun lasgarri bat herriarentzat, armada inbaditzaile-
leen bonbardaketa izugarri baten ondorioak jasan zituen (GUA: Udal aktak, 3. liburua, 53-54 or.). 1876an gatazka amaitu zenean, Getarian hiru jaiegunekin ospatu zuten eta pixkanaka suspertzen hasi zen, nahiz eta gerraren ondorioak luzez iraun.

Alfontso XII.ak agindu zuen, 1885eko martxoaren 18ko dekretuarekin, fortifikazioak, harresiak eta koartela eraistea agindu zuen, herriaren hazkundera errazteko. Horrela amaitu zen beraz, Getariaren historia militarra. Portuak operazio-base izateari utzi zion eta ohiturazko arrantza-jarduerara bideratuko zen batik bat (BENITO, 1999: 96-97).

XX. mendean zehar, hiri-egitura zaharra eskasa gertatzen zen eta hiribildua ahal zuen norabide bakarrerantz hazi zen, hegoalderantz, Herrerietako errebelean, mend-hegalerantz igoaz.



Getariarrak herria uzten, portutik, ondasunak gainean daramatzatela, 1875ean. Irudia: Zumalakarregi Museoa, inbentario zk.: 150.

1.6. GETARIAREN MARINEL-BOKAZIOA. ZETAZEOEN EHIZA

Getariaren marinel-bokazioa oso goiz azaldu zen. Nabarmentzekoa da Erdi Aroan balearen ehizara zuzentzen zen arrantza-jarduera, euskal kostaldean egiten zen garrantzitsuena. Haren ehizari buruzko lehenengo agiriak XIII. mendekoak dira, baina zeukan garrantzia ikusita, pentsatzekoa da askoz lehenagotik ezagutzen zela. Industria horren garrantziaren isla da haren ikonografiak gaur egunera arte iraun duela herriko armarran, arpoiaz jotako bale baten irudia agertzen baita bertan.

Zetazeoen ugaritasunaren testigantza dira hango badian aurkitutako hezur-aztarnak, bai ustekabeko aurkikuntzetan (adibidez, 1922an lonja zaharrean egindako lanetan), eta bai Iturritxikin egindako itsaspeko indusketetan.



Udaletxe zaharreko Kale Nagusiko fatxadan dagoen Getariako armarrria. 2021n, eraikina garbitu ondoren, eginiko argazkia. Argazkia: Ana Benito.

Harrapatzen zuten lehen balea erregearentzat zen, 1256an Alfontso X.ak herriari baieztatutako Donostiako foruan agertzen den moduan. Dena den, 1292an, Antso IV.ak erabaki zuen Donostiako probestutzari Getarian harrapatutako lehen bale erdia ematea, erregeak aurrez beretzat zuena (CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, 1986: 152-153).

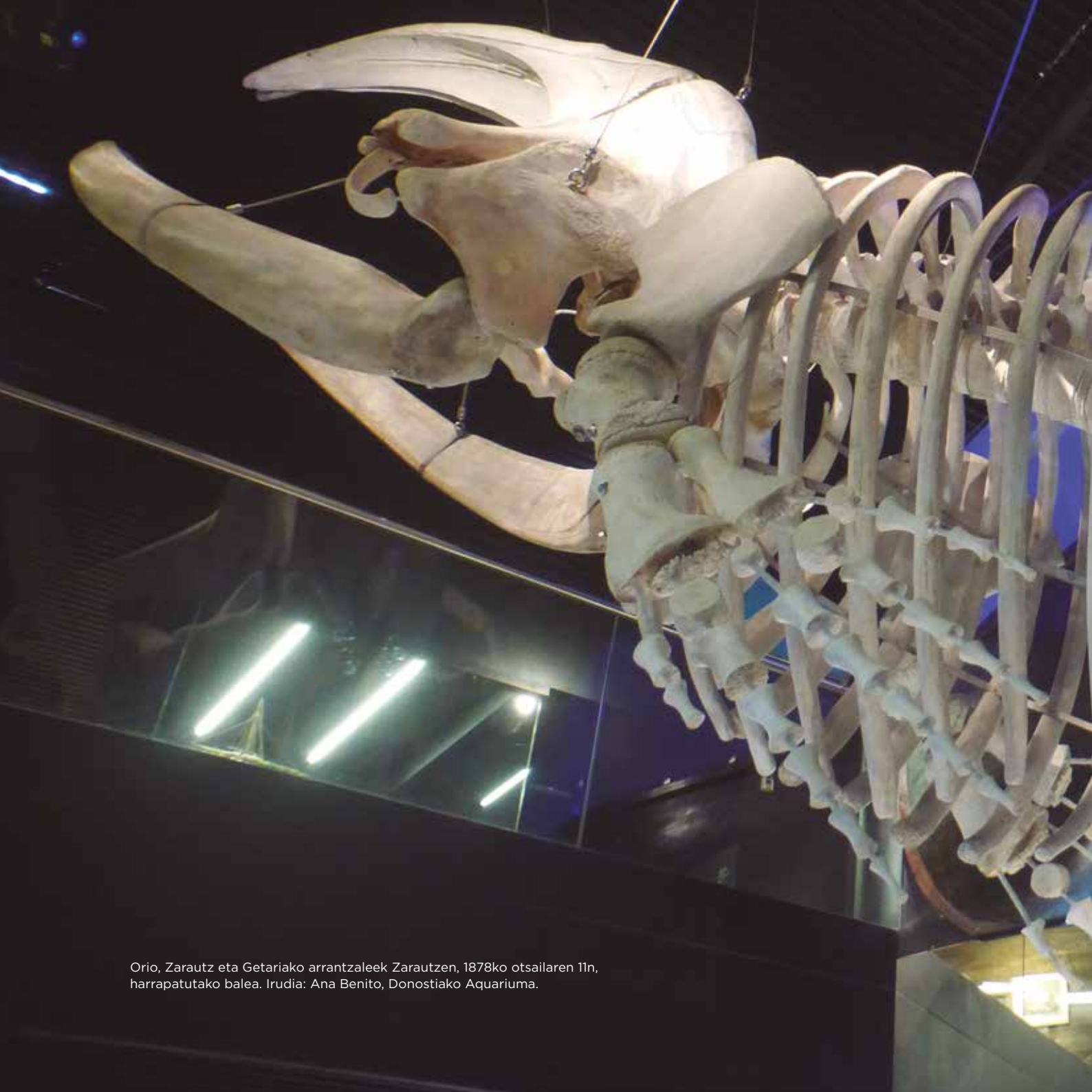
Kontzesio hori betetzen bazuten ere, urteak joan ahala gero eta nabariagoa zen pribilegio horrekiko gaitzespena. Egoera hori konpontzeko, 1475ean auzi bat jarri zen abian eta haren 1480ko sententzian ebatzi zen, getariarrek hildako lehen bale erdia jasotzeko eskubidea jasotzen zuela Getariak (BENITO, 1999: 217-218).

1474ko ordenantza baten bidez, arrantzaleak behartuta zeuden Kontzejuari hildako baleen erdia ematera, portua berritzeko eta mantentze-lanak egiteko.

Balea hil ostean, portura edo hondartzara eramaten zuten herrestan eta han zatitzen zuten, hegalak, mingaina, buztana, bizarrak eta hezurak bananduz. Ondoren, enkantera ateratzen ziren udaletxean edo lonjan egindako enkante publikoan. Eta ustiatu ondoren banaketari ekiten zioten; horrela, 1484ko agiri baten arabera: 1 kintal balea aurkitzen zuenarentzat, 2 kintal lehenengo zauria egiten zionarentzat, 1 kintal ondoren xabalina sartzen zioten bostentzat eta 5 libra baleari sartutako xabalina bakoitzagatik. Gainontzekotik bi zati egiten ziren eta bat herriarentzat zen. Aurrerago, mingaina parrokia eraikitzeko emango zen, tripak Veracruz kofradiarentzat eta koipe kintal bat moilaren mantentze-lanetarako (BENITO, 1999: 219-220).

Arrantza-sektorearen XVI. mendeko indarra mugatua izan zen, habsburgotarren politika inperialistaren ondorioz. Giza ahaleginak nahiz ekonomikoak armadetara bideratu beharrak kalte handia eragin zion arrantza-jarduerari. Jarduera militarrek edo itsasoz bestaldeko nabigazioak bigarren maila batera baztertzen zuten arrantza.

Zetazeoen harrapaketa ez zen euskal kostaldeko uretan bakarrik egiten, baita Kantauri itsasoko gainerako uretan ere. Adibidez, 1612an, Juan de Gorriaranek Ubiambreko (San Vicente de la Barquera, Kantabria) portuko baleen arrantza alokatzen zuen. Beste portu batzuetako marinelekin konpainiak osatuz, Bizkaiko zenbait lekutan ere arrantzatzen zuten, hala nola, 1616 eta 1617 artean Domingo de Camposek Lekeition egin zuen bezala.



Orio, Zarautz eta Getariako arrantzaleek Zarautzen, 1878ko otsailaren 11n, harrapatutako balea. Irudia: Ana Benito, Donostiako Aquariuma.



XVI. mendearen lehen erdian hasi zituzten Ipar Atlantikora eta Kanadako kostaldera baleak harrapatzera egindako bidaiak. Baina mende bat geroago, XVII. mendean, Ternuan zetazeoak ehizatzeo nabigazioa gutxitzen hasi zen. Egoera hori areagotu egin zen XVIII. mendean, gainbehera luzean sartu baitzen, Utrecht-eko itunaren (1713-1714) ondorioz Ternuako arrantza-tokiak galdu; horrela, Ipar Atlantikoko eremuak, euskaldunek arrantza-esparruan menderatu zituztenak, ingelesek kolonizatu zituzten.

XVIII. eta XIX. mendeen arteko iragaitean, uneko gerrei erantzuteko marinela etengabe errekrutatzeak —eta gerra horiek, ikusi dugun bezala, bata bestearen jarraian izaten zirenez— arrantza bertan behera uztea eta populazioa gutxitzea ekarri zuen.

1.7. HISTORIAKO PROTAGONISTAK

Getaria ez da, eta ez da izan, estampa bukoliko eder bat, xarma duen leku bat soilik; baratzeetatik, txakolin-soroetatik eta, batez ere, itsasotik (arrantzatik, nabigaziotik eta garraiotik) bizitzeko borrokatu diren gizon-emakumeen herria da, eta izan da.

Tradizionalki, gizonak joan izan dira arrantzu-aldietara itsasontzietan, baina azken aldi nabigazioetan emakumeak ere sartu dira, eta lehenagotik txalupak eta arrantza-ontzi txikiak ere erabili eta gobernatu izan dituzte. Beste batzuk portuan egon izan dira, sareak josten, familiak zaintzen, umeak zaintzen, familiako negozioak eramaten... Gaur egun gertatzen denaren antzera.

Emakume nahiz gizonak batzuetan jasan izan dituzte itsasoaren oldarrak, hondoratzeak, senitartekoak galtzea, baina beti tragedia horiei aurre eginez... Bizimoduaren gorabeherak jasateaz gain, bizibideari batzuetan probetxua ateraz eta besteetan hari aurre eginez, gozatzen ere jakin izan duen herri handia!



Getaria, iragan militarreko marinel-herria

Antzinako lanbidea: saregileak
Getariako moilan lanean, 2021eko
martxoan. Irudia: Ana Benito.



02

Getariako portua, kokaleku estrategikoa Bizkaiko golkoan

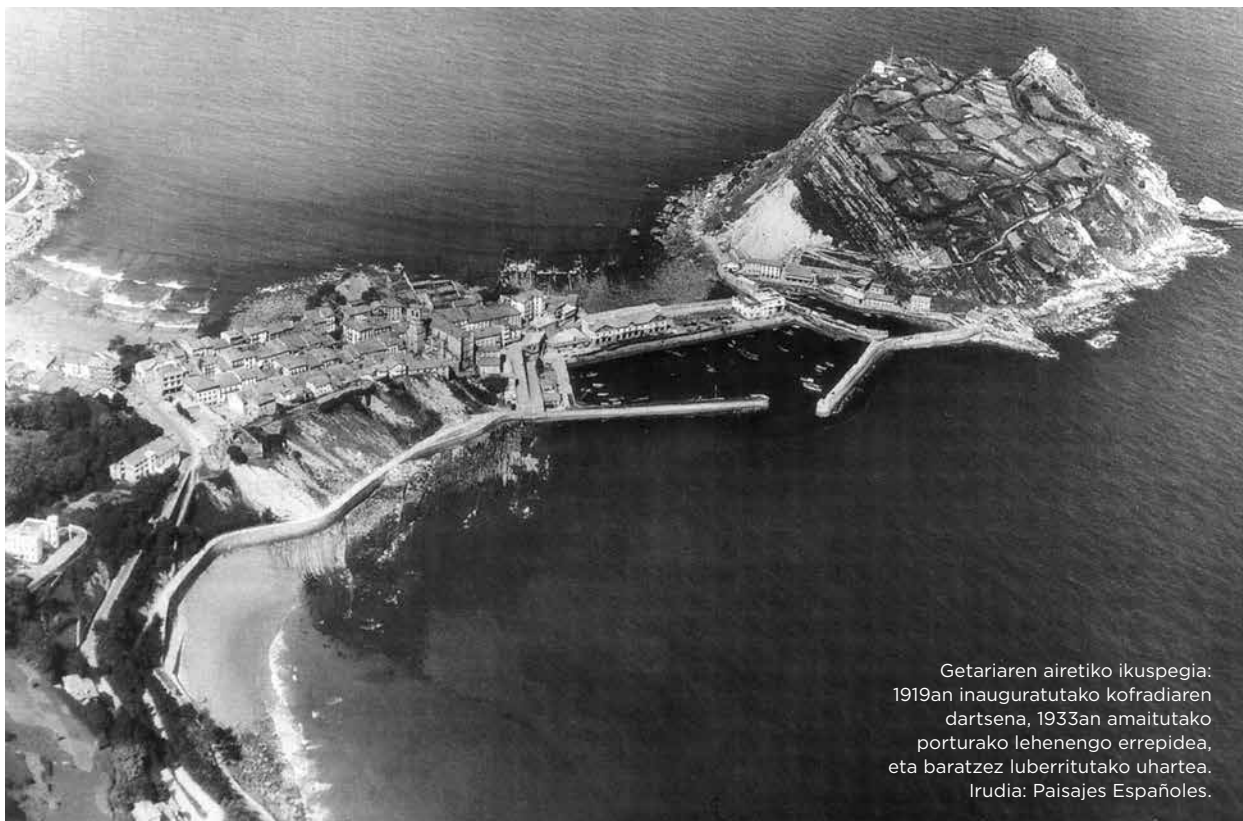
*El mar iba echando el barco a la costa;
no podía yo solo preparar las anclas y las
cadenas. A eso de las dos de la madrugada
distinguí por sotavento grandes rompientes
del mar, y dije: “Aquí viene el final”.*

Pío Baroja

La estrella del capitán Chimista







Getariaren airetikoko ikuspegia:
1919an inauguratutako kofradiaren
dartsena, 1933an amaitutako
porturako lehenengo errepidea,
eta baratez luberritutako uhartea.
Irudia: Paisajes Españoles.

2.1. PORTUAREN HASTAPENAK

Getariako hiribildua portutik sortu zen. San Anton uharteak ipar-mendebaldetik datozen haize eta denboraleak gelditzen ditu eta portu natural bat eratu du haren altzoan, leku aproposa itsasontziak eta ondasunak babesteko eta, besteak beste, bizitzak, produktuak, modak eta merkataritza erakartzeko.

Arrada eta portuaren babesera garai eta mota guztietako itsasontziak iritsi dira: merkataritzakoak, militarrek eta arrantzakoak. Batzuk salgaiak kargatu eta husteru, beste batzuk batetik bestera igarotzean, geldialdi teknikoa egitera, Europan zeharreko bidaietarako hornitzeko edo denboralea izanez gero babesteko.

Urpekari bat hondoratutako
poliesterrezko ontzi
bat arakatzen. 2016.
Irudia: Luis Urresti.



Nabigazio bizi horren isla dira urpean geratutako aztarnak: ainguratu, eta arpeuak eta aingurak galdu zituzten ontzienak, hondoratutako ontzienak, karel gainetik botatako edo eroritako hondatutako objektuak... Urpeko paisaia horren zati bat ikusi, eta gehienbat berreskuratu, ahal izan genuen XX. mendeko azken hamarkadetan egin genituen esku-hartze arkeologikoen bidez.

Portua hobetzeko lanak merkataritza eta arrantza sustatzeko egiten ziren. Lehenengo dokumentu-aipamena 1452koa da, hiribildua denboraleetatik babesteko eta moila hobetzeko, Kontzejuak portuan hargintzako harri-lubeta batzuk eraiki zituenekoa. Ge-

roago, 1480an, moila berria egin zela aipatzen zuten. 1490ean, portua eta hiribildua elkartuko zituen kai-muturra hasi ziren egiten; azken horren zimenduak ordura arte pasabide natural moduan erabiltzen ziren azaleratutako flyscharen estratuetan, *bizkarrezurra* edo *pasadizoa* izenekoan, jarriko ziren (BENITO, 1999: 101 eta 103).

XVI. mendetik aurrera, Getariako portua ez zen izan arrantzako eta merkataritzako ontzien babeslekua soilik, baita militarrena ere; izan ere, arestian aipatu dugun moduan, 1521n Getaria gotorleku izatera igaro zen. Urte horretatik gertu izan zen gure urpeko lanei esker aurkitutako Iturritxikiko ontziaren hondoratzea ere.

Operazio militarren gune zen portuak moila edo kai berri bat behar zuen, eta hori 1534an onartu zen, Karlos I.aren Errege Agindu bidez. Lanak Julian Urrutiak hasi zituen 1536tik aurrera eta Martin Larraondogunok amaitu 1541n.

Moila uhartearen ondoan eraikirik, beharrezkoa zen harako sarbidea hobetzea, *pasadizoarekin* jarraituz. Lan horiek Velsua de Ugarteri esleitu zitzaizkion 1563an, 4 urterako, baina gutxienez 1574 arte iraun zuten. Ederki kostatako lana izan zen nonbait, ez alderdi ekonomikotik bakarrik, baita ipar-mendebaldeko haizeetatik babestu gabe lan egiteak zekartzan zailtasunengatik ere (BENITO, 1999: 107).

Portu-egitura osatzeko, uhartearen ondoko moila eta elkartze-dikea eraikita zeudenez, kontramoiila eraikitzea baino ez zen falta, Fraileburutik hegoaldera joanez portua itxi eta lehenengo dartsena eratuko zuena, gaur egungo portu zaharra. Lan hori Juan Olazavalek hasi zuen eta Pedro Beytiak bukatu 1598an.

1595ean, Tiburcio Spanoqui ingeniari militarrek uhartean, moilen ondoan, dorre bat eraikitzea proposatu zuen, sarrera babesteko. Lana Geronimo de Sotok, Spanoquiren ikasle batek, gauzatu behar zuen. Spanoquik eman zigun portuari buruzko lehenengotako deskribapena: *Uharte berari itsatsitako bi moila ditu eta handik kanpora lotzen dira ontziak; moila horiek hiribildu berari itsatsita daude, hau da, uhartea eta moilak eta hiribildua, guztiak, komeni den lekuan itsatsita daude...* (BENITO: 1999, 107-108).

XVII. mendean zehar ez zen lan garrantzitsurik egin, fortifikazioak konpontzeko eta egokitzeko lanak baino ez. Mende horretako egoeraren berri ematen digu Pedro Teixeira kosmografo portugaldarrak egindako deskribapenean: *Iparraldera, moskete-tiro bateko distantziara, daukan uharte batekin eratzen da bere portua; uhartea altua da eta goiko*

aldean San Anton ermita dago, uhartearen izen bera duena. Uhartetik lurrera moila bat dago, uharte beretik beste bat irteten da portura. Sakonera handirik behar ez duten ontziak moiletan ainguratzen dira eta sakonera handia behar dutenak berriz, kanpoan, baina uharte horren altuerak babestuta geratzen dira. Zortzi eta hamar braza arteko ainguraleku horren goialdean, bere babeserako nahiz moilen sarrerarako, hiru artilleria-piezaz osatutako plataforma bat dauka. Portu honetara merkataritza-tratuak egitera iristen dira ontzi batzuk, beste batzuk eguraldiak eragiten dituen eragozpenengatik, kostalde honetako beste portuetan sartzea baino errazagoa baita. (BLAZQUEZ, 1910: 51-52).

2.2. XVIII. MENDEA, PORTUAREN LEHENENGO PROIEKTUAK GAUZATZEA

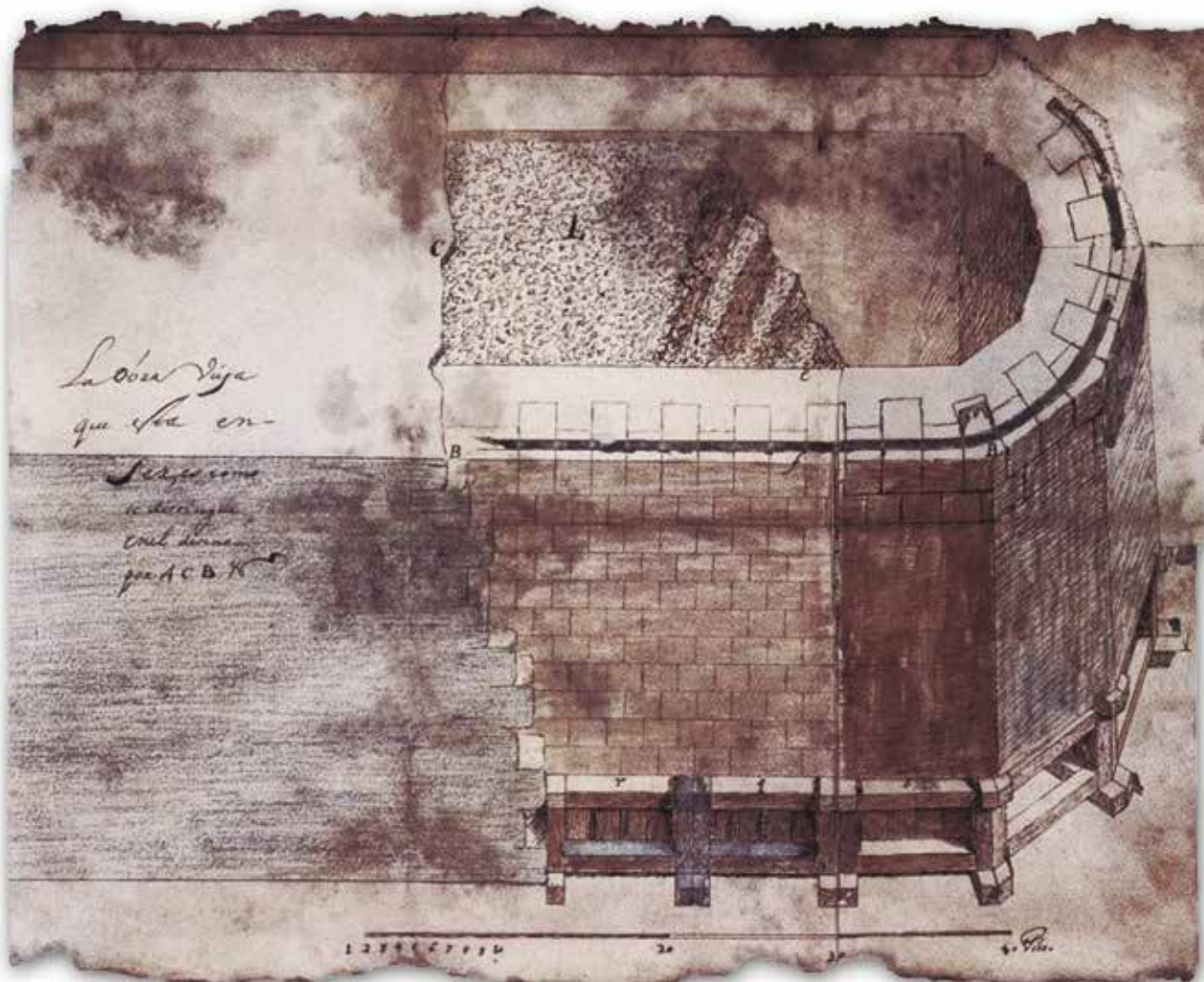
Portuko lanen garapena aztertzean ikusi dugu, lehenengoak bere babeserako funtzio estrategikoagatik egin zirela, izaera militarreko helburuekin, baina, XVIII. mendean zehar, hobekuntzak babes-portu izaerari erantzuteko izan ziren, hau da, merkataritza eta arrantzarako ontziengan pentsatuta.

Burdinoletara burdin mea edo burdinoletatik produktu manufakturatua zeramatza-ten patatx, *zabra*, pinaza eta *ketxemarinek* San Antonen babesera jotzen zuten. Ontzi horietakoren bat hondoratu egin izango zen portura iritsi nahian, izan ere, bere zamaren zati bat XX. mendeko miaketetan aurkitu dugu; hari buruz hitz egingo dugu 5. atalean.

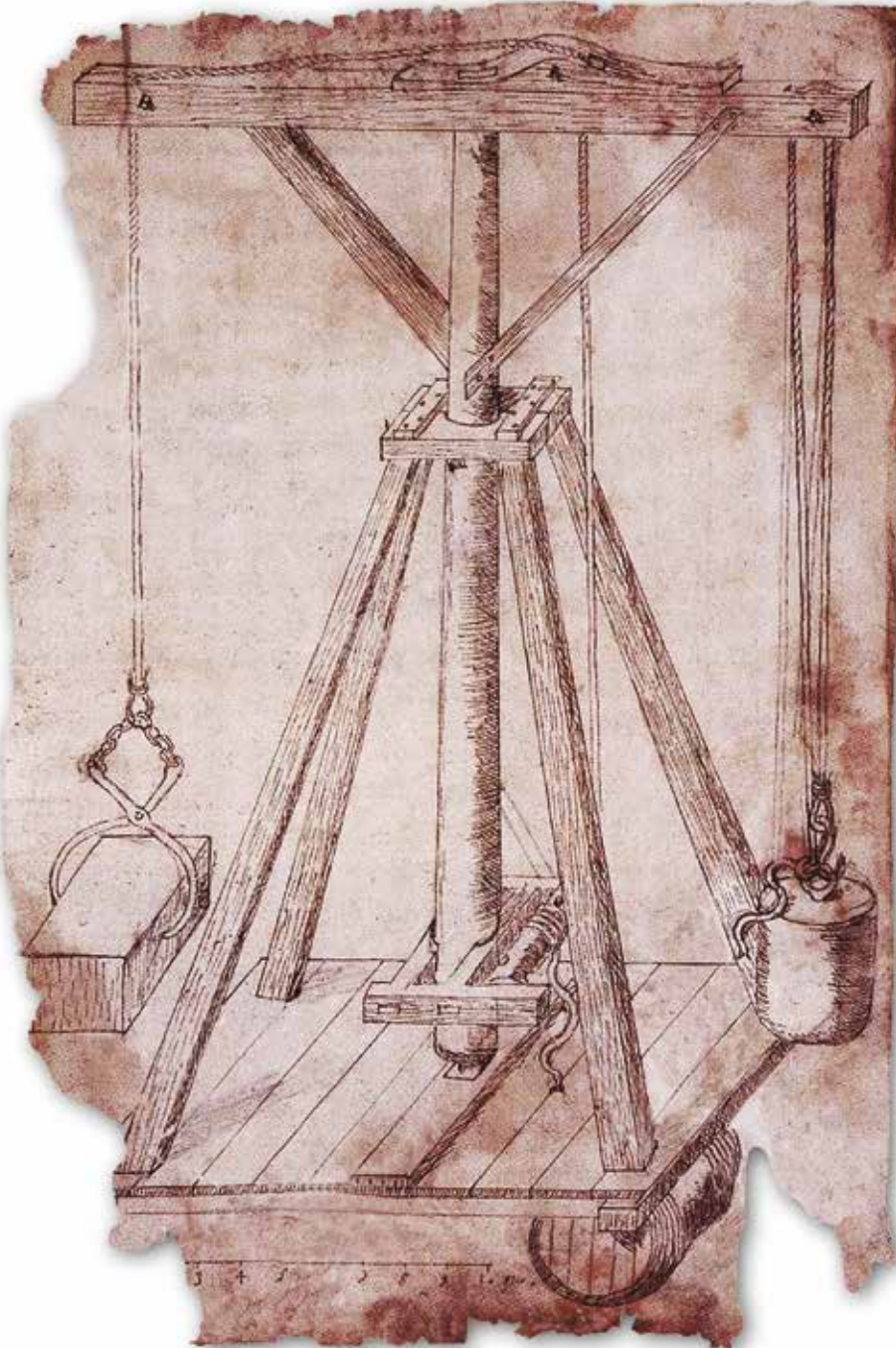
Portuak babesa eskaintzen zien gainera Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarren ontzietan, eta nola ez Zumaia, Zarautz eta Orioko arrantza-ontzietan ere; izan ere, hori izan zen bere historia osoko faktore iraunkor bat: inguruko babes-portu hoberena izatearena.

Ez zituzten gerrek bakarrik eragiten kalteak moiletan, olatu eta denboraleen indarrak ere zulatu eta hondatu dituzte dikeak eta moilak. Denboraleak igaro ondoren egiten ziren lanak; horrela, 1722an, Juan Bautista Insaurandiagak moilen muturrak zimenduz berritzeko beharra ikusten zuen, suntsitu ez zitezen. 1726an, udaberriko enbategi beste harri-jausi batzuk eragin zituzten, eta konpontzeko, Sebastian Lecuona maisu-perituak lehenengoetako portu-proiektua egin zuen, lanen txostena, aurrekontua eta marrazkiak zituena; baita erabiliko ziren garabien diseinua ere.

Konponketa asko egin arren, itsasoaren indarra geldiezina zen eta kalteak eragiten zituen berriz. 1738an, Jaime Sicre ingeniariak moilak berreraikitzea eta zimenduak berritzera proposatu zuen. Lan horiek Ignacio Gorriaran maisu-arkitektoak amaitu zituen 1741n.

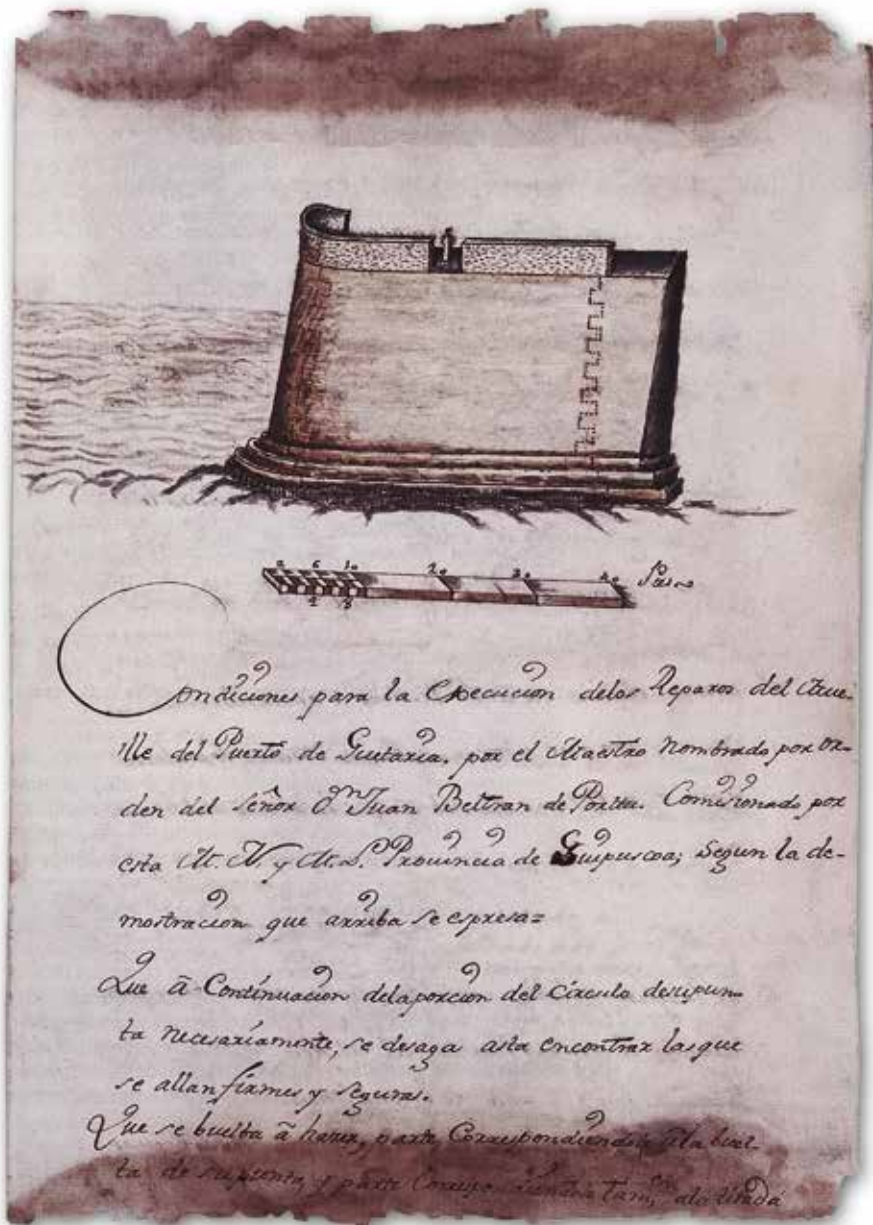


Moila-muturraren konponketen tintaz egindako marrazkia. Sebastian Lecuonaren 1726ko proiektua. Irudia: GAO: JD, IM, 2/8/1.



Antzeko beste egoera batean, 1768an, Miguel Antonio Sarasolak moila-muturra konpondu zuen; hain zuzen ere, proiektuaren txostenean dikearen punta perspektiban marraztu zuen.

Beharbada, ezbeharririk larriena 1783ko udaberrian gertatutakoa izan zen enbata gogor batek pasadizoa hautsi zueneko, olatuek ekialdea eta mendebaldea komunikatzen zituzten, portuan babestutako ontzien segurtasuna arriskuan jarritz (BENITO, 1999. 111-137).



Condiciones para la Execucion del Reparos del Cau-
 lle del Puerto de Surtaria, por el Maestro nombrado por Or-
 den del Señor D. Juan Beltran de Portu. Comisionado por
 esta A. N. y M. S. Prouincia de Sulpurcoo; segun la de-
 mostracion que arriba se expresa

Que a Continuacion de la porcion del Cauille de que pun-
 ta necesariamente se deriva para encontrar las que
 se allanfiarun y seguras.

Que se buelta a hacer y este Comisionado en la buel-
 ta de suplenir y parte Comiso. Surtaria tam, de Surtaria

Miguel Antonio Sarasolak, proiektuaren txostenean, moila-muturraren perspektibaren tintaz egindako marrazkia. 1768. Irudia: GAO: JD, IM, 2/8/1

2.3. ALDAKETAK PORTUAREN AZPIEGITURAN: XIX. ETA XX. MENDEAK. ORAINALDIRANTZ

XIX. mendea behin betikoa izango zen Getariako portuarentzat, gotorleku moduan bizi-raundako hiru une zailak igaro ondoren: Independentzia Gerra eta bi Gerra Karlistak. Azkenekotik aurrera arrantza-jarduerara bideratu zen, 1883an babes-portu izendatu zutelarik.

Aldi honetako lanak, aurreko mendean ez bezala, ardua gehiagoz eta azkarrago egiten ziren, eta proiektuak eta txosten berriak diseinatuko zituen arkitekto-ingeniariaren irudia sendotu zen.

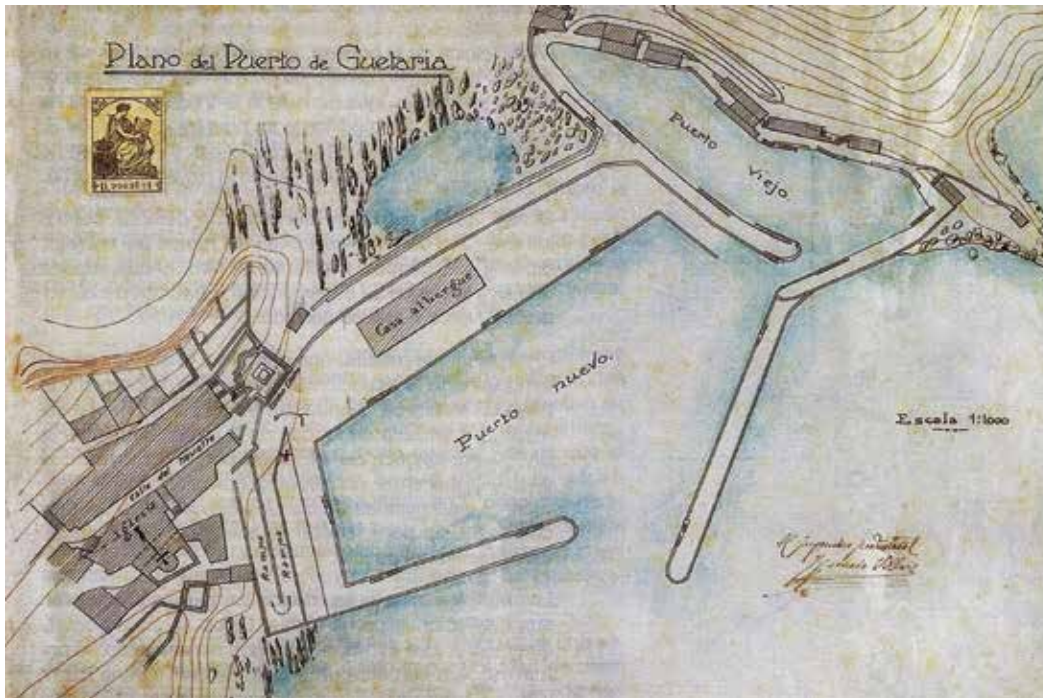
Malkorbeko hondartza herriarekin komunikatzeko, 1845ean bide bat ireki zuten frontoitik hareatzara zihoana, eta 1880an Sebastian Echanizek hobetu zuena.



Argazkiaren erdian, ontzitegi-arrapala egiteko eraitsi zen dike zaharra. Horri zeharka irteten da portua herriarekin lotzen duen dikea. Irudia: AMG.

Lafarga ingeniariak, 1885ean, portua handitzeko egundoko proiektu bat egitea proposatu zuen, bi kai-mutur handi oinarri zituen: luze bat San Antonetik itsaso aldera, eta bestea kontrako ertzetik, ia badia osoa itxiz. Proiektu hori gauzatu balitz itsas zabaleko nabigazioaren eta itsas armadaren babesleku bihurtuko zen portua. Hala ere, aldi berean Pasaian eta Bilbon egindako lan garestien ondorioz, Getariaren aukerak zapuztu egin ziren eta proiektua ez zen gauzatu, baina hobetze-lanak 90eko hamarkada arte luzatu ziren.

Proiektu handizale horiek XX. mendearen lehenengo erdian ere jarraitu zuten. Berri ere, arrantza eta merkataritza portu handi bat bihurtu nahi zuten Getaria, tren moiletara gerturatuz. Helburu horiek, aurrekoak bezala, ez ziren bete, baina eraldaketa garrantzitsuak egin ziren portu zaharra zabalduz eta beste dartsena bat eraikiz, Kofradiakoa.



Dartsena berria egiteko proiektua, kofradiakoa. Jose Maria Arambarri ingeniaria. 1902. Irudia: EAE-HAAN.

San Antonen altzoan zegoen portu zaharra erabat zaharkitua zegoen, arrantzako ontzien kopurua eta horien edukiera hazi egin ziren, eta merkataritza-zirkulazioak beste dartsena bat behar zuen. Jose Maria Arambarriren 1902ko proiektutik abiatuta hasi zen portuaren zabalkundea. Horrela, bi dike eraiki ziren, iparrekoa eta hegoaldekoa, eta moila handitu zen zamaketa- eta hustuketa-lanak errazteko; beste dartsena bat eratu zen horrela, eta erdialdean zegoen Arrantzale Euskaldunen Aterpetxearekin batera inauguratu zen 1919an.

Ordura arte, portuko produktuak, arrantzakoak gehienak, herriguneko kale estuetan zehar ateratzen ziren; baina ahalik eta azkarren ateratzeko eta merkaturatzea errazteko, errepide nagusiarekin lotzen zuen arrapala eraiki zuten, 1928 eta 1933 artean, moilen eta Zarautzen arteko komunikazio zuzena erraztuz.

XX. mendearen bigarren erditik aurrera, portuaren azpiegiturak izugarrizko garapena izan zuen, mendearen azken 15 urteetan Historia osoan zehar baino hazkunde



Arrantza-ontziak Getariako badian. 1968. Irudia: Paisajes Españoles.

handiagoa lortuz. Milioi askotako inbertsioak egin ziren, hirugarren dartsena, aurrekoak baino askoz handiagoa, eraikitzeko.

Dartsena hori lortzeko, Santos Saraleguik kanpoko babes-dikearen proiektua gauzatu zuen 1968 eta 1976 artean, eta Francisco de Assas-ek zabaldu egin zuen 1985ean. Fernando Huet-ek hegoaldeko moila berriaren proiektua egin zuen (1976-1981), eta moila horretatik abiatuta hegoaldeko beste dike bat eraiki zuten, 1988 eta 1991 artean (BENITO, 1999).

Mendebaldeko alderdian, portu-eremu handi batekin bete zuten marea-zabalgunea, *Txoritonpe*, eta hor arrain-lonjak eta atxikitako zenbait zerbitzu jarri zituzten.

Iparraldeko dikea bete egin zuten barrualdetik, beste moila bat eratuz, eta horrela, Arrantzaleen Kofradia horko eraikin handi batera eraman zuten, arrainen zamaketa- eta hustuketa-lanak errazteko, kamioi handiak itsasontzietaraino joan baitzitezkeen eta Zumaiarako errepidearekin komunikazioa errazten baitzen *Txoritonpen* zehar.

Eraldaketa handi horiekin Getaria arrantza- eta babes-portu handia bilakatu zen, Gipuzkoako garrantzitsuena. 1999an, lehorreratze-kopuru handiena izan zuen, Hondarribia oso hurbil zuelarik.

Bestalde, beste bi jarduera sozioekonomiko gehitu ziren: batetik, turistikoa, Malkorbeko hondartza ederrari esker (hegoaldeko dike berria eraiki izanaren ondorioz hondarra jalkitzen da eta urtez urte hazten doa); eta bestetik, kirol-jarduera, Klub Nautikoa eta kirol-portuaren eraikuntzak bultzatuta.



Kofradiako dartsena arrantza-ontziz beteta XX. mende erdialdera. Irudia: Gar.



Antzinako lonjaren zimenduetan, 1993an, Txoritonpen portua handitzeko lanetan, aurkitutako burdinazko kanoiak. Irudia: Ana Benito.

2.4. SAN PEDRO ETA ELKANO ARRANTZALE KOFRADIAK

XV. mendearen hasierarako bazen Kofradiaren ernamuina, izan ere, Gorostidik dioenez (1906: 83-84), 1474ko azaroaren 20an, Lopez Ibañez Recondo eskribauaren aurrean ordenantzak aditzera eman zituzten, besteak beste, arrantza, balearen ehiza eta San Anton uharteko San Pedro de Ugarte ermitaren patronatua arautzen zituztenak.

Hurrengo mendearen hasieran, balearen salmentari buruzko Kontzejuaren eta arrantzaleen arteko auzian, azken horiek Arrantzaleen San Pedro Kofradia moduan agertzen dira lehenengo aldiz. Sententzian esaten zen Getarian ehizatutako baleen erdia herriarentzat izango zela eta beste erdia San Pedro Kofradiako kofradeentzat.

Baina 1658a arte ez zen formalki eratu Kofradia, lehenengo ordenantzak egin arte; gerora, 1747an, beste legegintza-kidego batek ordezkatu zituen, nahiz eta funtsean ez zuen hasierakoa aldatzen (BENITO, 1999, 347-351). Bi araudietako bat bera ere ez zuen onartu erregeak, baina Elizaren eta Aldundiaren onarpena jaso zuen.

Batzuetan, tirabirak sortu ziren Kontzejuaren eta Kofradiaren artean, marinelen munduko eskumenen inguruan. Horrela, 1825ean, Udalak gainordain bat ezarri zuen arrain-zama bakoitzaren erabakiari buruz, eta Kofradia horren aurka jarri zen; Udalak, amorraturik, legez kanpokotzat jo zuen, haren ordenantzak eta batzarrak debekatu.

Pablo Cuestaren marrazkia.
Arrantza-lanen marrazkia.
Elkano Arrantzaleen Kofradia.
Irudia: Ana Benito, 2021.





Constable



Bandera Elkano kofradiaren egungo ikurrarekin.
Irudia: Ana Benito.

Kofradiak Gipuzkoako Korrejidorearengana jo zuen; honek akordioa ezeztatu zuen eta elkartearen estatutuak leheneratu egin ziren.

Garai horretan bertan, Udalak arrainarentzako pisua moilako lonja-etxetik herriguneko udal alondegira eraman zuen. Pisua-ren eta arrantzaren kontrola defendatzeko, antzinako bere ordenantzak onartzeko eskatu behar izan zion Kofradiak erregeari, baina esan dugun moduan, ez zuen lortu.

XIX. mende amaieran, Kofradiak *Elkano* izena hartu zuen eta lonja-etxea kudeatzeaz arduratu zen. Areto horietan soilik bazkideek zuten arraina saltzeko baimena, beraz, gainerako arrantzaleek moilan saldu behar zuten, arrantzako txalupak iristean. Egoera horrek desadostasunak sortu zituen arrantzaleen munduan, eta horrela, Arrantzale Euskaldunak Kofradia sortu zuen Esteban Urangak, eta San Antoneko etxola batean ezarri zen. Izaera erabat euskaldunarekin jaio zen, garai hartako joera abertzaleen eraginez.

Bost urtez konpondu ezinik ibili ondoren, 1913an, Gipuzkoako Ozeanografia Elkartearen negoziazioei esker, bi kofradiak batzeko agiri bat sinatu zen udaletxean, Elkanoren oinarri eta estatutuen arabera elkartuz.

Kofradiak modernizatzeko prozesuan, 1924an, *Elkano* Arrantzaleen Anaidia Kofradia izenekoa kooperatiba moduan eratu zen, arrantza-industria ustiatzeko eta arrantza-le-kfasearen ongizatea bultzatzeko (BENITO, 1999, 347-354).

2.5. LONJA-ETXEA ETA ARRANTZALE EUSKALDUNEN ATERPETXEA

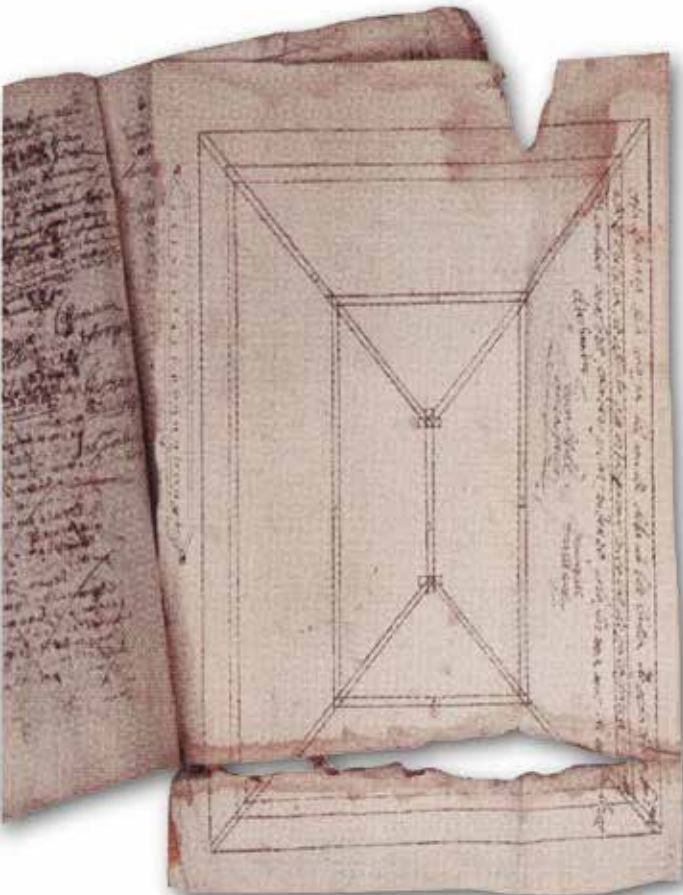
Kofradiaren funtzioetako bat zen portura iristen zen arrainaren salmenta, lonja-etxean egiten zena, kontrolatzea. Eraikina Udalaren jabegokoa izan ohi zen, izan ere, hark kobratzen zuen arrainaren zerga, baina Kofradia zen arduraduna.

Ez dakigu noiz eraiki zen lehenengo lonja-etxea, baina litekeena da Kofradiaren sorrerarekin batera izatea, eta XV. mendetik horrela funtzionatzea, "San Pedro lonja" moduan alokatutako lokaletan; zehazki esanda, 1459 urteaz geroztik hiru florin ordaintzen zituzten urtean harengatik.

Lonja hori hiribilduaren errebelean zegoen, herriaren harresiez kanpo. Baina itsasontzietatik gertu egon beharrak eragin zuen moilan beste bat eraikitzea, 1610 eta 1612 artean, hiribilduaren jabegokoa. Nicolas Garagarçak, maisu-hargin asteasuarrak, eta Joan Miguel Uzcudun, maisu-arotz oriotarrak, eraiki zuten. Etxea San Anton uhar-tean zegoen, San Pedro ermitatik gertu. Kokapenagatik, *Mollacoa* izenarekin ezagutzen zen, eta Kontzejuak errentan ematen zion Kofradiari.



Kofradia zaharraren gaur egungo armarrria. Irudia: Ana Benito.



Moilako lonjaren, Mollakoa, teilatuaren plano. 1610. Irudia: Iturria: GPAH: LEG 2221.

Independentzia Gerran nahiz Lehenengo Gerra Karlistan, kalte handiak jasan zituen, eta bietan, arrantzale-komunitateak berreraiki zuen. 1835eko sute lazgarrian, besteak beste, Kofradiako artxiboa erre zen, lonjari buruzko agiri garrantzitsu asko galduz (BENITO, 1999: 356-363).

XIX. mendeko azken hamarkadetan, interes-gatazkak sortzen ziren Udalarena zen lonjaren ustiapenaren, mantentze-lanen eta alokairuaren inguruan.

Kofradia eraikin horretara lekualdatu ondoren, lonja zaharra enkante publikoan atera zen, sortua izan zeneko oso bestelako erabileratarako. Mekanika-lantegi moduan egin zituen azken egunak; hain zuzen ere, hor betetzen genituen urpeko botilak badiako lehenengo miaketak egin genituenean. 1993an eraitsi zuten, *Txoritonpeko* lanak egin zirenean.

Arrantzale Euskaldunen aterpetxearen inaugurazioa. 1919. Irudia: Fototeka Kutxa.



Lonja-etxe zaharra, portuaren mende-baldeko zabaltzea egiterakoan, 1993an, botatakoa. Irudia: Josexo Riofrio, 1992.

XX. mendearen hasieran ohikoa zen, ekaitz garaietan, 400 arrantzale eta marinel arteko itsasontziak etortzea Getariako portuaren babesera. Gehienak Bizkaitik zetozen. Behinola, galerna bortitz baten ondorioz, Bermeo, Ondarroa, Mutriku, Zumaia, Zarautz eta Donostiako portuetako 450 gizon eta 67 itsasontzi sartu ziren portuan.

Arrantzale eta marinelen ugaritasun horrek mugimendu sozial bat eragin zuen, Jose Cendoya Mendaroko apaiza buru zuela, Europako (Frantzia eta Ingalaterra) beste portu batzuetan bezala arrantzale euskaldunentzat ere aterpetxe bat eraikitzearen aldekoa zena.

Kofradiaren ekimenez batzorde bat eratu zen proiektua gauzatzeko, Gipuzkoa eta Bizkaiko Aldundien laguntza ekonomikoarekin, baina baita itsas konpainia eta ontzi-industria batzuenarekin ere; guztira 110000 pezeta bildu zituzten.

Munduari bira emateko Magallanes eta Elcano abiatu zirela IV. mendeurrena ospatzen zela baliatuz, herriak 1919an antolatuta, zeremonia handiz inauguratu zuten Arrantzale Euskaldunen Aterpetxea, dartsena berriarekin batera (BENITO, 1999, 362-364).

Moilaren erdian zegoen, salmenta-aretoa, eta arrain-, ikatz- eta gatz-biltegia zituen. Goiko aldean zeuzkan, besteak beste, 200 gizonentzako lolekua eta itsasoan gaixotu eta zauritutakoentzako erizaindegia.

60ko hamarkadan, ontzien eta harrapaketen garapena zela medio arrantzaleen bi-zimoduan izandako hobekuntzen ondorioz, eraikinak galdu egin zuen aterpe helburua, eta soilik Kofradia izatera igaro zen.

Eta XXI. mendean, eraikin historikoa hutsik dago, erortzeko egoera penagarrian, babeseko dikeko moila berrira eraman baitziren zerbitzu guztiak, Elcano Arrantzaleen Kofradia modernoa eraikita.



Ignacio Zuloagari agindutako Elkanoren margo-lana, munduari lehenengoz bira eman izanaren IV. mendeurrena ospatzeko. Irudia: © Zuloaga, VEGAP, Donostia, 2022.

Victoria ontzian amaitu zuen Elkanok munduari bira ematen. Irudia: Ana Benito, Donostiako Aquariuma.

03 Flandestar urka baten hondoratzea XVI. mendean

De todas as criações do engenho humano, nenhuma como o navio me parece comparável a um organismo vivo. E não sei que outra haja, cuja existência seja mais aventurosa, mais cortada de peripécias dramáticas, mais movimentada de lutas e catastrofes.

Quirino da Fonseca

Los portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal.



ITURRITXIKI



Aurreko ataletan aipatu dugun moduan, 1638ko udan Getarian izandako gudua izango da liburu honen ernamuina, eta badiako gure jarduera arkeologikoa abiarazi zuena.

1987an, bitxia bada ere aztarnategia lehenengoz aurkitu zene-tik 400 urtetara, Iñaki Gutierrez eta Ignacio Etcheverry urpekariak berriro ere badian murgildu ziren, gudu horretako aztarnen bila eta lingote batzuk aurkitu zituzten. Horrela, nahi gabe, gertaera haiek baino mende bat lehenagoko ontzi-aztarna bat ari ziren agerian uzten. Aurkikuntza horretatik aurrera hasi genuen aztarnategi horren azterketa, XX. mendeko azken hamarkadan.

Getariaren itsaspeko ahalmen arkeologikoaren barruan, eta lan-urte horien balantze modura, zenbait testuinguru arkeologiko mugatu ditugu, horien artean hiru direlarik nabarmentzekoak: XVI. mende hasierako flandestar urka baten zama, 1638an urperatutako ontzidiaren aztarnak eta mea-ontzi baten zamaren zatia.

3.1. ITURRITXIKIKO FLANDESTAR URKA

Mucha es en effo la jimilitud que la Nao viene a tener con el Hombre, se ajienta y levanta toda su Fábrica desde la Quilla, que corre el largo del Navío en lo baxo, y por el Través, que es la Manga, tiene grande jimilitud con la Forma y Composición del hombre, en lo que se le cría primero con el Espinazo, que es a manera de la Quilla, y en el Plan, que jaliendo de él hazen las Cojillas, ... cuyas piernas ... son femejantes ... a la Popa y Timón del Navío, ... (CANO, 1611: 44-45).



Karlos I.a 1520an, egile ezezaguneko lan flandestarra. Bidaiarik luzeena erakusketa. San Telmo Museoa, 2021. Irudia: Ana Benito.



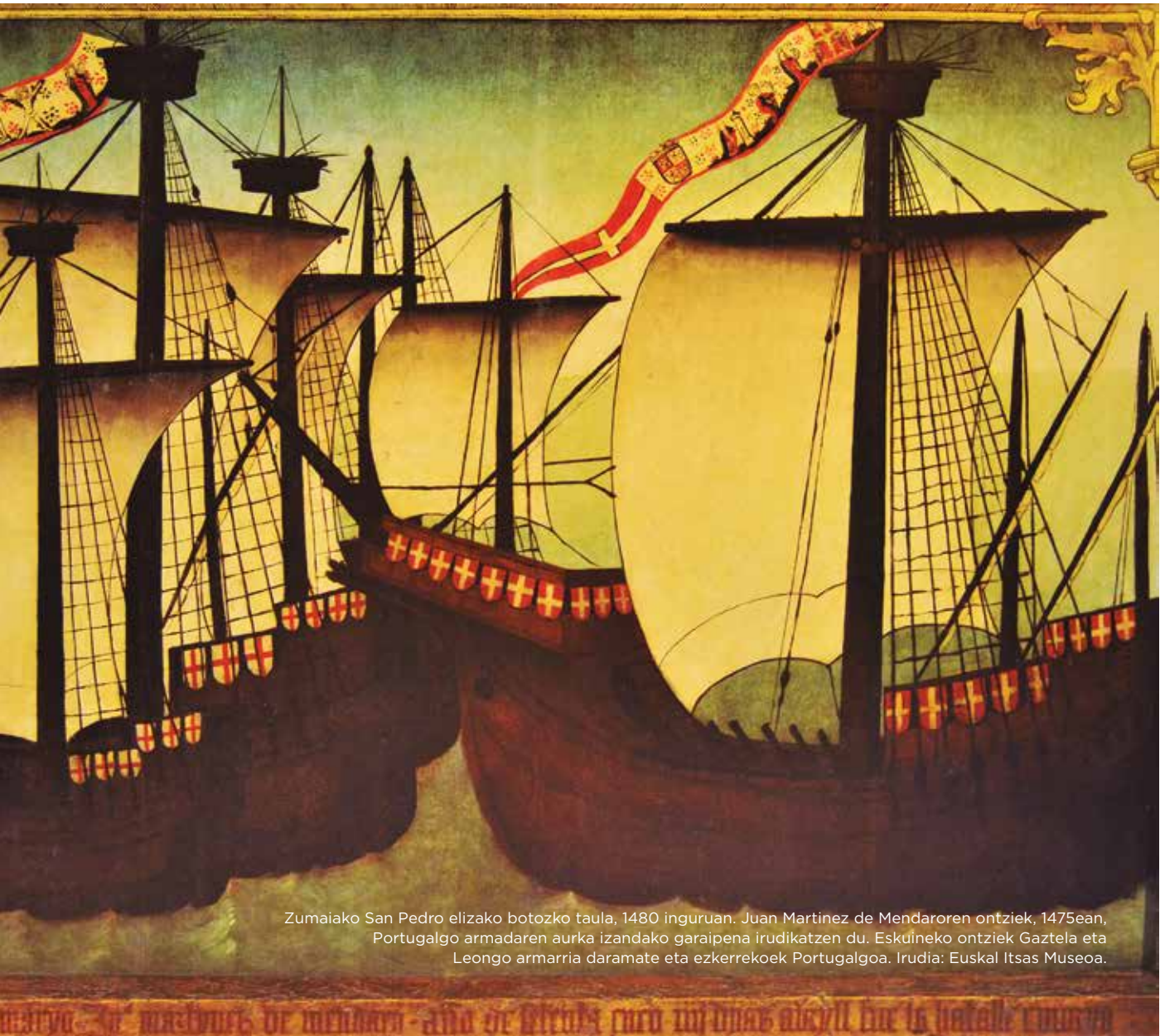
Ganteko (Belgika) bihi eta belarren moilako 1530eko etxe bateko ateburuan zizelkatutako urka. Irudia: Ana Benito.

Aurkitu eta erauzitako aztarna gehienek merkataritzako itsasontzi baten zama osatzen zuten, XVI. mendeko lehenengo herenean Getarian hondoratu zen ontzi batena, hain zuzen ere. Gertaera hori, Filipe II.ak (1556-1598) Getariako erregidoreei 1587an zuzendutako Errege Zedula batengatik eza-gutzen dugu; honela zioen: “(...) jakin dut duela hirurogeita hiru urte inguru Hiribildu horretako badian salgaiz betetako urka bat desagertu zela ... (Simancaseko Artxibo Orokorra.) 1522 eta 1524 urteen artean hondoratu zela uste dugu, izan ere, 1588ko beste agiri batek zera dio: “Gerra kontseiluari jakinarazi zaio Gipuzkoako Probintziako Getaria Hiribilduaren erriberan (...) flandestar ontzi bat (...) aurkitu zela itsasoan (...) duela 66 urtetik gora para-aje hartan galdu zena” (SAO: AG, 204. paper-sorta, 13. eta 35. folioak).

1588ko beste testu batzuetan ere irakurtzen dugu bat baino gehiago zirela hondoratutako ontziak: “(...) aipatu aurkikuntzaren antzinatasunaren erakuskarien arabera pentsatzekoa da duela hirurogeita sei urte kostalde horretan galdu ziren Flandesetik etorritako zenbait ontzirena izango zela ...” (SAO: GGA, 0649 paper-sorta). Ia paragrafo berbera dago Valladolideko Errege Kantzilertzaeren Artxiboan (VEKA, 1620. kutxa, 19). Aipatuko dugun moduan, ontzi horiek normalean talde txiki bat osatuz joan ohi ziren, hau da, gerta zitekeen bat baino gehiago izatea hondoratu zirenak, nahiz eta aukera handiagoak dituen ontzi bakarra izatea. Kontuan izan behar da adierazpen horiek zehaztasun gutxikoak zirela, eta baliteke euskaraz deklaratzeko zuten edo gazteleraz gaizki hitz egiten zuten pertsonen itzulpenak izatea.

Dena dela, Portugaleko Manuel I.a Zorionekoaren (1495-1521) -Urrezko Mendea hasi zuena, Europa eta Ekialdearen arteko lehenengo zirkuitu komertziala ezarri- (VERISSIMO, 2003: 59-62) eta Joan III.aren (1522-1557) erregealdien artean gaude, baita 1517tik Espainiako errege zen Karlos V.a (1520-1558) enperadorearen garaian ere. Lehenengoaren txanpon bat eta hirugarrenaren berunezko zigilu bat, buru biko arrano inperialaren irudiarekin, berreskuratu ditugu; Getariako ontzi-aztarna testuinguruan kokatzeko balio digute bi elementuek.





Zumaiako San Pedro elizako botozko taula, 1480 inguruan. Juan Martinez de Mendaroren ontziek, 1475ean, Portugalgo armadaren aurka izandako garaipena irudikatzen du. Eskuineko ontziek Gaztela eta Leongo armaria daramate eta ezkerrekoek Portugalgoa. Irudia: Euskal Itsas Museoa.

ITURRITXIKI

Testuak zioen bezala, ontzi hori urka bat zen. Flandestar urka bat, zehazki esanda. Garai hartako agirietan, itsasontzien terminologian zehaztasun-eza bazegoen ere, urka zen, beharbada, garaiko merkataritza-ontzi garrantzitsuena eta kostalde atlantikoko belaontzi ohikoenetakoa. Europa iparrean sortu ziren XV. mende erdialdera.

T. O'Scanlan-en esanetan (1974: 542): *"(...) Iparraldeko ontzi bat zen, bereziki Hollandakoa, oso betea edo borobila galiboetan, brankan eta popan ia itxura bera duena, ontzigain bakarra duena eta gainerako guztia zamatzeko sotoa dena."* E. Olesak (1981, 132-133. or.) xehetasun teknikoagoekin deskribatzen digu: *"(...) edukiera handiko ontzia da, luzera txikia eta zabalera nabarmeneko; horrela osatzen da haren aparailua: zebaderadun maspreza bat, bi masta hirukoitz -trinketa eta nagusia- hiru bela karraturekin bakoitza, eta popan bela latinodun mesana bat eta mesana-gabiatxo karratu bat. Krosko laua dauka, branka oholeztatua edo altuera txikiko gaztelua duena, eta popan gero eta kurbatura eta altuera txikiagoa ditu. Artilleria ez da oso garrantzitsua ..."*



Argazkia ateratzen,
Iturritxikiren garaikidea den
Xoveko (Lugo) ontzi-aztarnan.
Irudia: Jose Antonio
Bettencourt / Argos S.A.S. SL.



Bale-arrantzarako nao
baten erliebe bikaina
Errenteriako Anabitarte
baserriko armarian.
Irudia: Ana Benito.

Hau da, ontzigain bakarreko edo gehienez biko ontzia zen, eraikuntza indartsukoa eta egitura sendokoa, zabala eta sabelduna. Hondoak lau izateko joera zuen, garraiorako gaitasuna optimizatzeke, eta soto zabalak zituen, ontzian zama egoki banatzeko. Ezaugarri horrek ezegonkortasun eta maniobragarritasun eskasa eragiten zizkion; gainera, motelak ziren, galeoiek baino aparailu txikiagoa mastatzen zutelako (GOMEZ, 2013: 566-567).

XVI. mendean askok nabigatzen zuten Kantauri itsasoan: flandestarrek, alemanek, esterlinek eta baltikoek; batzuetan ingelesak ere iristen ziren. Flandestarrek luzera txikiagoa eta zabalera handiagoa zuten; hain zuzen ere, luzera eta zabalera arteko batezbestekoa 2,8koa zen, aldiz, esterlina eta alemanen kasuan 3,1ekoa (CASADO, 1991: 134). Jatorriaren arabera balorazioa ezberdina zen, eta flandestarrak baztertu egiten zituzten egituraren

ahultasunagatik, belen izaera txarragatik eta nabigatzeko moteltasunagatik; beharbada, faktore horiek eragina izango zuten Getariako hondoratzean. Salgaien garraioa eskala handian egiten zuten, bai Atlantiko iparraldean, bai itsasoz bestaldean. Hegoaldeko merkataritza Iberiar penintsulara, Afrikara eta batez ere Asiara-, urka handiekin egiten zen gehienbat.

Kantauriko itsasontziak eta karabelak ez bezala, urkak astunagoak eta maniobratzen zailagoak ziren, eta beraz, esan dugun moduan, motelagoak; izan ere, zama-ahalmenak lehentasuna zeukan abiaduraren aldean. Baina abantaila batzuk ere bazituzten hegoaldeko ontzien aldean: denboraleak jasateko ahalmen handiagoa eta neguan geldi egon beharrik ez, horrela, urte osoan nabigatu zezaketen. Gainera, mantentze-lanak eta tresneria merkeagoak ziren. Ontzi horien balioa, ongi horniturik eta armaturik, 6.000 dukatekoa izatera iritsi zitekeen, 1550eko urtarrilaren 19ko ordenantzaren esanetan (GORIS, 1925: 149).



XVI. mendeko ontzi portugesa
Irudia: Itsas Museoa, Lisboa.

Batzuetan, gerrarako atondu ziren; horrela, 1552an, urka batzuk Cadizko golkoan ainguratuta zegoen Flandeseko itsas armadaren parte ziren (KELLENBENZ, 2000: 244). Itsas Armada Handian ere parte hartu zuten, armatutako merkataritza-ontzi, ontzi la-guntzaile eta zamaontzi modura (CASADO, 1988: 201-204).



Plentziako, Plasentia de Butron Museoa dagoen XVI. mendeko dorretxearen armarriko itsasontzia. Irudia: Ana Benito.

Urkako eskifaia, normalean, itsasoko jendeak osatzen zuen; besteak beste, kapitaina, pilotua, maisuak eta kontramaisuak; arotzak eta istinkariak; merkataria edo faktoreak eta garraiatutako salgaiez arduratzen zen ikuskaria; arma-gizonak: kondestablea (artilleriaren eta muni-zioen arduraduna), bonbardaria, artillariak eta kanoilariak; jakizainak eta sukaldariak; barberuak eta zirujauak (osasun-langileak) eta marinela, itsasmutilak eta morroiak (GORIS, 1925: 151 eta MANERA, MOYA, MARTINEZ, CASTIÑEIRAS, 1981: 132-133). Eta beharbada baita esklaboak ere; besteak beste, *Bom Jesus* ontziak zeramatzan moduan. Geroago hitz egingo dugun ontzi

portuges horrek 300 pertsonako eskifaia zuen eta Namibian hondoratu zen Iturritxikoaren antzeko zamarekin (SMITH, 2009: 64).

Getariako urkaren dimentsioari dagokionez, aingura nagusiaren neurriak eta zamarren berreskuratutako bolumena kontuan hartuta, 200 eta 400 upel artekoa izango zela suposatzen dugu. Orokorrean, armadoreek eta merkatariek nahiago zituzten 45 eta 110 upel arteko urkak, gertakizun gutxiago izaten baitzen eta edukiera hobeto egokitzen baitzen eguneroko trafikora; dena den, itsasaldi luzeetarako, Getariakoak egin behar zituen naren antzekoetarako, ziur aski ontzi handiagoak erabiliko zituzten, ondo beteta gastuak gutxitzeko (GORIS, 1925: 146). 20 eta 30 m arteko luzera, 7 eta 10 m arteko zabalera eta 4 eta 6 m arteko altuera izan zitezakeen. Itsas Armada Handian parte hartu zuten zortzi flandestar urken neurriak balio diezagukete erreferentzia modura: 1542 eta 1564 artean eraikitako ontzi horiek 193 eta 700 upel arteko edukiera, 20,69 eta 31,52 m arteko luzera, 7,54 eta 11,26 m arteko zabalera eta 3,88 eta 6,26 m arteko altuera zuten (CASADO, 1988: 201-204).

Dokumentazioan, batzuetan, ez dira zehazki urkak aipatzen, flandestar ontziak baizik; besteak beste, *Honor* izenekoa, 1544an Xoveko (Lugo) Lago hondartzako hondarretan

urperatu zena. Gutxi gorabehera 4 m-ko sakonerara zegoen, 15 m-ko tumulu batean, eta beraz, ez zen oso luzea izango, 20 eta 22 m artekoa beharbada. Getariakoaren antzeko materialez osatutako zama zeraman; besteak beste, bonbardak, peltrezko baxera (beharbada jatorri ingelesekoa) eta Europa erdialdeko tipologiako pitxer bat, forma aldetik Iturritxikin aurkitutako pieza baten antzekoa (CRESPO, 2008). Informazio hori eman izana eskertzen diegu Argos Arqueología enpresako David Fernandez Abella-ri eta piezak jasota dauden Galiziako Itsas Museoko kontserbatzaile Vicente Carames-i.

Urkak ez bezala, ontzi portugesak ahaltsuak eta indartsuak ziren, Afrika eta Indiara egiten zituzten itsasaldi handietan: portugaldarren merkataritza-esplorazioaren motorra ziren. Hiruzpatalau ontzigain zituzten, eta zeukaten ahalmenari esker oso urrutira iritsi zitezkeen, merkatarikari partikularrentzat eta Koroarentzat tona askotako zama garraiatuz. Horren adibideetako bat zen *Bom Jesus* ontzia, gutxienez 40 m luze zena (Francisco Alves-en komunikazio pertsonala).



Xoveko (Lugo) *Honor* ontzi-aztarnako indusketa-lanak.
Irudia: Jose Antonio Bettencourt / Argos SAS SL

Bestalde, Espainian edukiera handiko ontziak ez zituzten gustuko; hain zuzen ere, Juan Escalante de Mendozak *Itinerario de Navegacion (Nabigazio itsasbidea)* eskuizkribuan esaten zuen “*sarri askatu eta hondoratu egiten dira itsasoan*”, eta beraz, bere ustez 500 tonako ontziak, eta are txikiagoak, ziren egokienak. Iritzi oso orokorra zen hori nabigatzaile adituaren artean; besteak beste, Kolonek eta Vasco de Gamak neurri ertaineko ontziak, 100 eta 200 tona artekoak, aukeratu zituzten beren ontzidietarako, ahalik eta arrisku txikienarekin nabigatzeko asmoz (CHAIN-NAVARRRO, 2021). Magallaesek hasi eta Elkanok amaitutako espedizioeko ontziak neurri apalekoak ziren: *Santiago* ontziaren 75 upelen eta San Antonio ontziaren 120 upelen artekoak ziren, aurkikuntzetako espedizioetan ohikoa zen moduan. *Victoria* ontziak 85 upel baino ez zituen eta, gutxi gorabehera, 20 m luze eta 6 m zabal zen (ZULAIKA, 2019: 54-55).

Juan Sebastian Elkanoren estatua, Ricardo Bellver-rek marmolez egina, Getariako udaletxe aurrean. Irudia: Ana Benito.



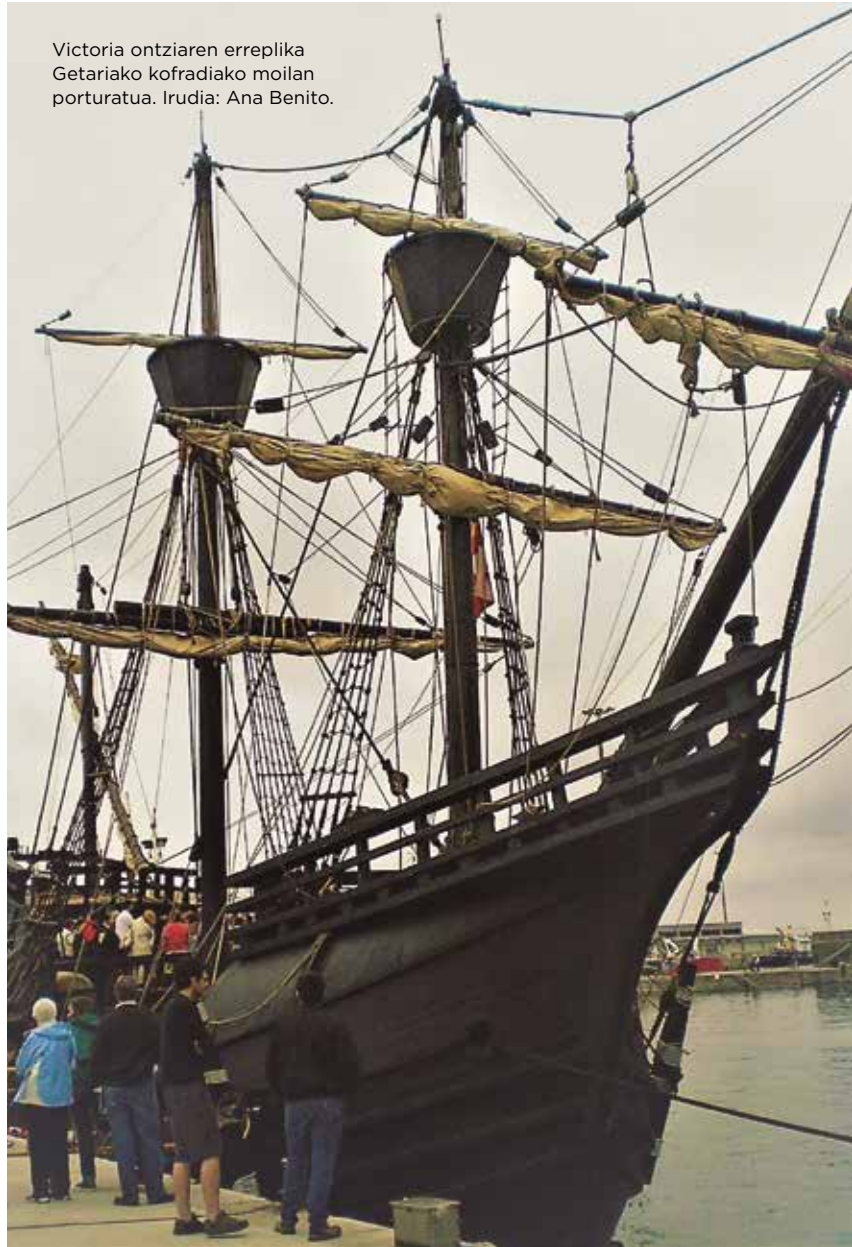
3.2. URKAREN AURKITZAILEA 1587an: DOMINGO DE CAMPOS

XVI. mendea aurrera joan ahala, flandestar urkaren hondoratzea gertakizun lauso eta ia ahaztua izatera pasatu zen, eta 1587. urtean Deniako Markesak zioen moduan: *“Getariako kostaldean (...) itsasoak, ekaitzak eta denboraren joanak, hango badiako (ontziak biltzen diren tokian) hondarraren eta zikinkeraren zati handi bat garbitu du eta salgai batzuk ateraz, haien artean kobrea eta beste metal batzuk aurkitu dira...”* (SAO: GGA, 629-122. paper-sortak). *“Eta aurkikuntza horren aurkitzailea Domingo de Campos getariarra zen, bere herriko Malcorbe izeneko arrantza-tokia errentan zeukana, aurreko erregeek emandako hobari modura... eta aipatutako tokian arrantzan zebilela sareak botatzeko enbarazu egiten zion zerbait topatu zuela beste askotan gertatu bezala eta kalte hori zerk egiten zuen jakin nahirik (...) kobrezko xafla batzuek (...) atera zituen (...) eta aipatu hiribilduko Justiziarri jakinarazi zion”* (SAO: AG, 204. paper-sorta, 35. folioa). Horrela urgaineratu zen Getariako badiako aztarnategi arkeologikoa, Iturritxiki izendatuko duguna.

Camposek aipatzen zituen errentamendu horiek, moilak mantentzeko eta hobetzeko egiten zituen hiribilduak, 1452tik. Garai horretan, Joan II.a erregeak portua, kostaldea eta hareatzak alokatzeko pribilegioa eman zion San Anton uharteko San Pedro Ugarte ermitaren eta Altzako-Arriaren artean, hau da, badia osoa, Malcobre erribera izenekoa (Marcobe eta Malcorbe modura ere ezagutzen dena). Enkante publikoak urtero egiten ziren; agindu hori hausten zuenak sareak eta lortutako arraina galtzeaz gain 1.000 marabedi ordaindu behar zituen (OMA, VP, 2. seriea, 8. liburukia, 2. agiria, 13-15. folioak).

Gutxienez XVI. mendeko bigarren erditik XVII.aren lehen erdira, izatez Campos familiak monopolizatuta zeuzkan Malkorbeko arrantza-tokiak, enkanteak bakarka edo konpainian irabaziz. Adibidez, 1572an, Catalina Aguirre-Berrirekin partekatu zuen (BENITO, 1999: 239-242 eta 256-258).

Badakigu, 1560ko ekainaren 13an Domingo Camposek eta haren seme Marcos Camposek badiako arrantzaren enkantea lortu zutela 110 dukaten truke, baina baldintza batekin: *“sare eta txalupekin harrapatutako korrokoj, korrokoj bizkarbeltz eta sardina...”* kan-



Victoria ontziaren erreplika
Getariako kofradiako moilan
porturatua. Irudia: Ana Benito.

titate zehatz bat gainditzen zutenean kale Nagusiko pisuan saldu behar zituztela herri-tarrak hornitzeko. Itxura batean aita-semeak “(...) *hainbat lagunekin urte honetan aipatu hiribilduaren kostalde eta erriberaren errentariak (...) herri horretako Malkorbeko kostan bere traineru eta sarearekin harrapatu zituztela ehun eta hirurogei eta berrehun dozena arrain, korrokoi edo korrokoi bizkarbeltzak, eta ordenantzak jarraituz, aipatu hiribilduaren kontzejuko kale nagusiko pisura ekartzera behartuak izan ziren...*”. Eta arrantzatutako hiru kintalak udal pisura eraman ez zituztenez, auzi bat hasi zen hiribilduarekin. (LSAH: Herriak. 13/09/1560. 9. paper-sorta, 6. zk.).

Hau da, aztarnategiaren aurkitzaileak, Camposek, gutxienez 1560tik bertan egin zuela lan eta arrantza-egunak galdu zituela, sareak aztarnekin kateatzen zitzaizkielako, eta txalupa, aparailu eta arrantzaletan inbertitutakoaren etekinik ezin izan zuela jaso. Eta horrela, 1587. urtera iristean, zera adierazi zuen: “... *aipatu kobreak eta gainerako*

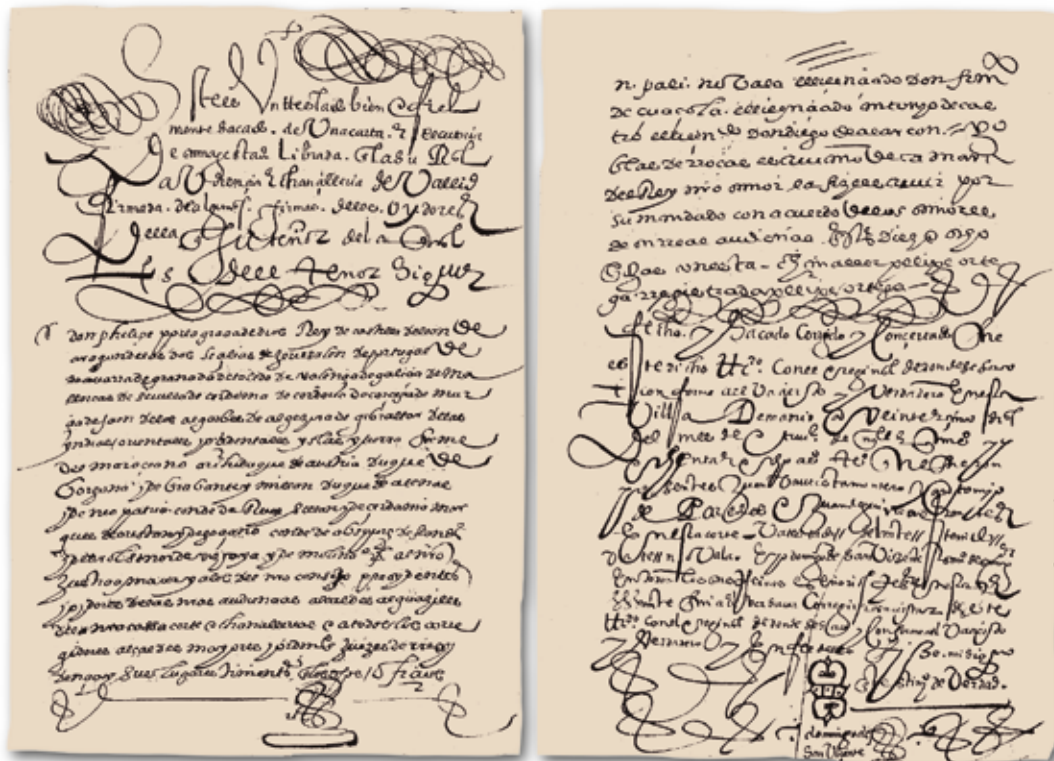
gauzek arrantzan jarduteko sortzen zuten traba eta haiekin behin baino gehiagotan sareak haustek sortutako kalteagatik errentamenduko 20 urte horietan guztietan arrain asko hartzeari uko egin behar izan diot...” (SAO: AG, 204. paper-sorta, 35. folioa). Ondorioz, Getariako alkate Pedro del Puertori demanda-eskritura bat aurkeztu zion, irailaren 25ean, urpeko tramankuluek sortu zioten kalteagatik (SAO: GGA, 0649. paper-sorta).



Salses-eko gazteluko horma batean margotutako ontzi baten marrazkia. Fernando Katolikoaren eta Karlos V.aren erregetzen garaian eraikia, XVII. mendeko 30 Urteko Gerran aktiboki parte hartu zuen. Irudia: Javier Mazpule.

Garai horretan zamaren zati garrantzitsu bat atera zuten, baina hala ere, alkateak Camposi, eta berekin konpainia osatzen zuten marinelei (Asçensyo Bassurto, Domingo Yturreta, Migel Unçetta eta Juan Mancidor getariarrak), agindu zien jarrai zeza-tela urkako materialak ateratzen eta egiteko: “... *jasota zegoen ondasunen inbentarioa baita aterako zen guztiarena ere eta hori guztia aipatu hiribilduko maiordomoaren esku jarri*” (SAO: GGA, 0649. paper-sorta).

Bestalde, 1587ko abenduaren 31n, Francisco Arriolak gauza bera errepikatzen zuen, salgaiak sakonera gutxira baitzeuden. Agiri batean esaten zuten bi estadoko sakone-rako uretan zegoela, beste batean estado bateko sakonerara eta beste paragrafo ba-tean bi besaldiko sakonerara (SAO: AG, 204. paper-sorta, 31. eta 35. folioak).



Iturritxikiko kobarearen jabetzari buruzko 1588ko auziaren Errege Betearazpen-Aginduaren lehenengo eta azkeneko orria. Irudia: SAO: GGA, 0649. paper-sorta.



Filipe II.ak 1587an Getariara bidalitako Errege Zedula, urkaren aurkikuntzari buruz informazioa eskatuz. Irudia: SAO: AG, 204. paper-sorta, 35. folioa

Domingo de Camposek esaten zuen, ateratako materiala errentan hartua zeukan tokikoa zela eta, horregatik, haren gaineko jabetza defendatzen zuen: “eskatzuz salatzaille eta lehenengo aurkitzaille modura aurkitutako eta aurkituko zuena berari adjudikatzea, lehenengo aurkitzaille bezala berea baita eta jabegabeko gauzak zirelako (...) aipatu kobre eta letoia ...” (SAO: AG, 204. paper-sorta, 35. folioa). Argudio berbera erabili zuen beste agiri batzuetan ere.

Bestetik, Getariako Hiribilduak arrazoitzen zuen: “Aipatu kobre eta letoia aipatu Hiribilduari zegozkiola arrazoi askorengatik eta garrantzitsuena beroren aurreko erregeei esker jasotako lur eta itsasoko mugak eta horietan ekoiz-

ten eta aurkitzen zen oren jabe zela, eta aipatu aurkitzailleak aipatu kobrea eta letoia ateratzen gastatutakoa kobratzeko daukan asmoa alde batera utzi behar zuela ...” (SAO: AG, 204. paper-sorta, 35. folioa).

Urpetik ateratako materialen jabegoari buruzko eztabaida auzi batean amaitu zen; 1587 eta 1588 artean gauzatu zen, Valladolideko Auzitegian, Domingo de Campos eta Martin Eizaga Hiribilduko prokuradore fiskalaren artean. Camposek zera zioen berriro: “Lehenengo aurkitzaille eta okupatzaile izanik berea zen eta aipatu aurkikuntzarekin aterako zen aurrera. Eta horretarako justifikazio eta xalotasun handienarekin eman zuen albistea eta aipatu ohiko alkateari eskatu eta erregutzen zion goian aipatutakoari buruzko informazioa jasotzea agintzeko, berehala emateko prest zegoela eta aipatutako garaian aurkitu eta ateratako gauzak lekukoei erakusteko...” (VEKA: BE, 1620. kutxa, 19).

Dena dela, Martin Eizagak ukatu egiten zion Camposi berreskuratutakoaren jabe-goa; izan ere, Hiribilduaren jurisdikzioan aurkitutakoa Filipe II.a erregeari baitzegokion.



Iñaki Gutierrez Iturritxikin aurkitutako objektuetako bat aztertzen. Irudia: Ojeda anaiak,

“Horregatik eskatzen zuen: “... aurkitu zuen guztia gure errege koroari emateko... eta gainerakoa ondo zainduta jartzeko, ez dadin saldu edo norbaiti eman, gure errege koroari ez bada...” (VEKA: BE, 1620. kutxa, 19). Bestalde, Deniako markesak ere, 1587ko azaroaren 25ean, Koroarentzat eskatzen zituen berreskuratutako salgaiak... *“ondasun jabegabeak eta Berorren Maiestatearen ganbarari dagozkionak izanik jaberik ez delako agertu eta inoiz ez delarik jakin norenak diren ondasun horiek erregearenak dira eta erregutzen dio berorri kontuan izanik behar handiak dituela eta hain betebeharrak zehatz eta nahitaezkoen arduratu behar duela... aipatu kobreak eta beste metal batzuen konpontzea laguntzeko (esana den bezala) berorren ganbarari dagozkionak orain arte aurkitu dena eta hemendik aurrera aurkituko dena bezalaxe dagoen guztia ateratzea bukatu arte...”* (SAO: GGA, 629-122 paper-sorta).

Arrazoi horiek gorabehera, alkateak Camposen aldeko epaia eman zuen, kobreak eta aurkitutako gainerako ondasunen jabetza emanez. Orduan, prokuradore fiskalak

ITURRITXIKI

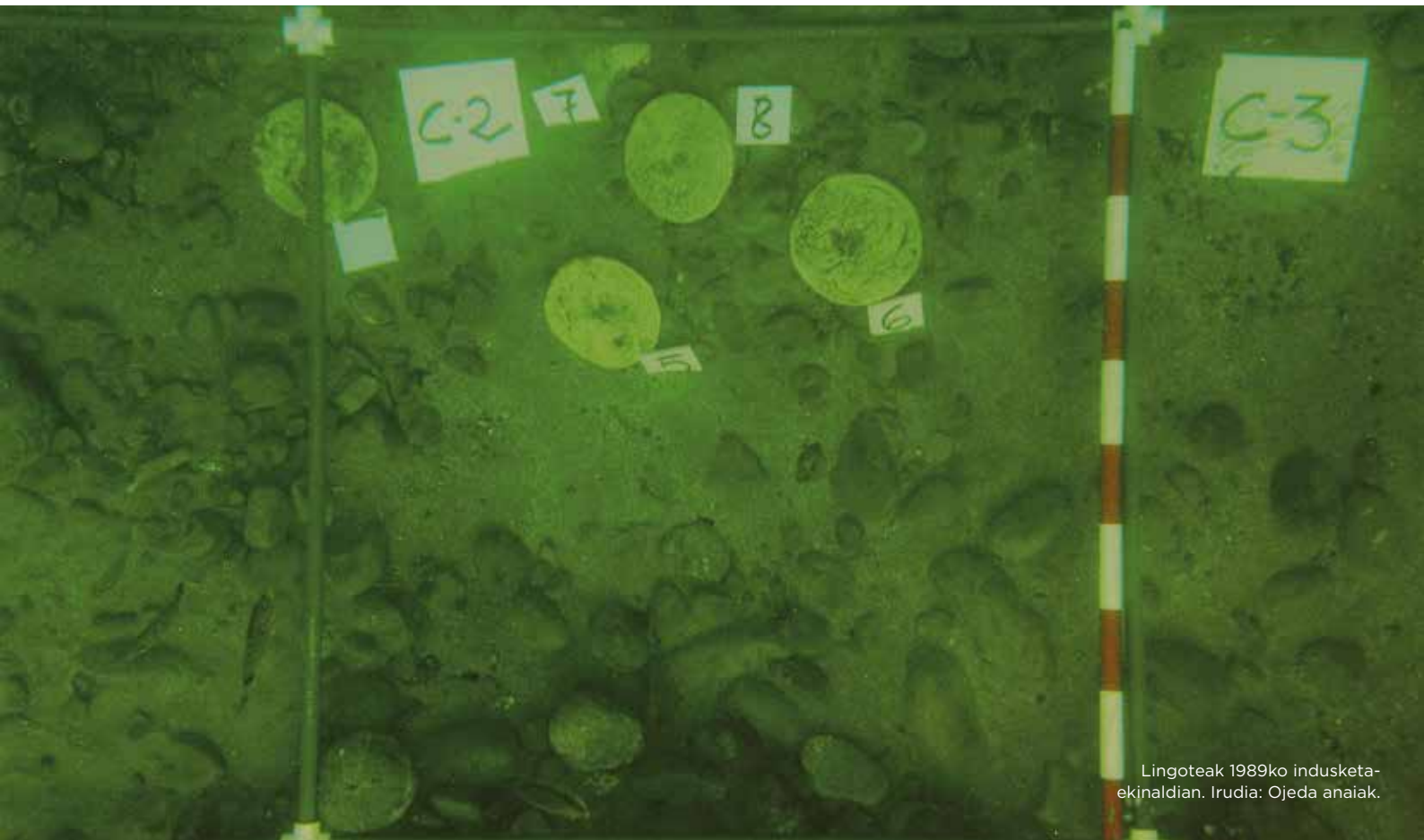
apelazioa aurkeztu zuen Valladolideko Auzitegian, eta horrek alkatearen epaia berretsi zuen 1588ko uztailaren 15ean.

Aurkikuntza zabaltzean, berreskuratutako salgaiekiko interesa pizten zuen beste pertsona batzuegan, kobreak une horretan zuen balioa zela eta (kintaleko 10 dukatekoa, gutxienez); izan ere “(...) fiskalak eskatu zuen kausa jarraitu ahal izateko diru pixka bat emateko eta horretarako 6 kintal kobre saldu ziren 60 dukatean...”. Horrela, Andre Maria Mesedetakoaren ordenako Juan Ybarluçea anaiak Burcenako Andre Maria komentuantzat eskatzen zituen produktu horiek “*jabegabeko gauzak zirelako eta erregeak gerrako gatibuak askatzeko erabiliko ditu aurreko erregeek egiten zuten moduan*” (SAO: AG, 204. paper-sorta, 35. folioa).

Lingoteak *Nuestra Señora del Manzanoren* ontzigainean.
Irudia: Ana Benito.



Eskaera guztiak gorabehera, berreskuratutako zama Domingo de Camposentzat izan zen; horrela, ontzi-aztarna lehenengo aurkitzen zuenarentzat zela ziurtatu zuten, itsasoko antzinako legearen arabera. Gainera, salgai horien jabeek dagoeneko asegurua kobratu zutela edo hasierako hondoratzetik berreskuratzea lortu zutenarekin konformatu zirela uste zuten. Gai horri buruz pentsatzen zuten, hondoratzetik aurkitutakoa urpean zegoela, hondarrez estalia eta horrela urte asko pasa zirela. Duela 66 urte inguru Beltran Unzeta *Zaharra* zenak ontzi-aztarnaren zerbait aurkitu zuela esaten zuten, baina "(...) ez zuen kobrerik, mertzeriagairik eta alanbrerik aipatzen, baizik eta oihalak, holandak, tapizak, urrezko eta zilarrezko piezak, pakak eta kutxak, jantziak eta beste salgai batzuk...". Unzetaren lehenengo aurkikuntza hori ez zela orain aurkitutakoari zegokiona aditzera eman nahian bezala (SAO: GGA, 0649. paper-sorta).



ITURRITXIKI

Iturritxikiko ontziaren zamaren ezaugarriak, XVI. mendeko agiri horietan xehetasun dezenterekin aipatzen zirenak eta XX. mendeko indusketetan egiaztatu ahal izan ditugunak, hauek ziren: *“letoizko zirgiloak ..., alanbre-hariz eta mertzeriagaz betetako upel bat eta kobrezko xafla batzuk ...”*. Dударik gabe, kobre-lingoteei, manillei eta orratz eta titareei buruz ari da; lehenengoetatik asko atera genituen indusketan, baina titare bakarra (SAO: AG, 204. paper-sorta, 35. folioa). *“... mertzeriagai batzuk, besteak beste, alanbre-haria, kandadoak eta beste gauza batzuk, eta kobre pixka bat aurkitu zituztela”* (SAO: GGA, 0649 paper-sorta) ere aipatzen zuten. Ez dugu kandadurik eta alanbre-haririk aurkitu, baina egia esan, oraindik zaharberritu gabeko konkrezioaren baten barruan ezkutatuta egon daitezke.

Getariako badian aurkitutako konkrezio isolatua. Irudia: Ignacio San Miguel.



3.3. CAMPOSTARREN LEINUA

Campostarren leinuak Getariako alde zaharreko *Segura* izeneko etxean dauka bere orubea. Garai bateko boterearen isla San Roke kaleko hiru dorretxe ederretan mantentzen da. XV. eta XVI. mendeetan eraiki zituzten.

Arrantzan eta hortik eratorritako industrietan aritutako enpresari boteretsuak izan ziren. Ikusi dugun moduan, familia horrek XVI. mendetik errentan hartzen zituen Getariako badiako arrantza-tokiak. Inbertsioak egin zituzten inguraketa- eta arraste-sare handietan. Antxoa eta sardinaren gazitze-industrian aritu ziren (Mediterraneora esportatzen zutena), baina baita bisigu eta korrokoiairen eskabetxe-industrian ere.

Erabiltzen zituzten aparailuen (ez soilik arrantzarako, baita, besteak beste, baleak ehizatze txalupa, arpoi eta xabalinak ere) berri ematen digu senideetako baten testamentuak, oinordekotzan utzi baitzituen “... *sardinak arrantzatzeko hamar sare, arramak, hamar soka ‘almuada’ eta ‘kalandekin’ eta beste aparailu batzuk. Txalupak oihal berriekin, arpoiak eta xabalinak, estatxa berriak, arraunak eta arpeuak, ‘xabeja’ txalupa bat almadraba eta guzti, hamar ardo-upel, gutxi gorabehera berrogeita hamar anega gatz, sardina konfitatuko hamar upel...*” (GAO: CO, ECI, 219).

Campos familiak, arrantza munduko negozioetarako egindako inbertsioengatik, urteak igaro zituen auzitan. Arestian aipatutako Iturritxikiko zamarena izan zen auzi horietako bat, 1587 eta 1588 artean.

Hamarkada bat beranduago, 1597an, beste auzi bat hasi zuten, Juan de Guarnizok Domingo de Camposen kontrakoa gurasoengandik (Domingo de Campos, *Zaharra* — Iturritxikiko aztarnategiaren lehenengo aurkitzaileari buruz ari dela pentsatzen dugu— eta Maria Martin Segura) jasotako ondasunei buruzkoa. Aparailu eta itsasontzi batzuk aipatzen zituzten, sardinaren arrantzarako nahiz baleen ehizarako. “*Erraztatze-sare handi bat lauhun dukateko balioa duten almadraba eta aparailuekin. Hamar sardina-sare aparailuekin. Hamabi soka ‘arribada’, ‘bronera’ eta gainerako aparailu guztiekin. Baleak arrantzatzeko eta hiltzeko aparailuak dituzten hiru txalupa*” (GAO: CO, ECI, 785).

Bale-espedizioak Bizkaira eta Galiziara ere egiten zituzten. Adibidez, 1616 eta 1617 artean, Domingo de Campos, Debako Migel Aristondo, Zarauzko Juanes Alzuru eta Lekeitioko Iñigo Martinez Liconak konpainia bat osatu zuten, azken marinel horren



Campostarren leinuaren
Segura izeneko etxea, Getariako
San Roke kaleko hiru dorretxe.
Irudia: Ana Benito.

portuan baleak ehizatzeke. Enpresa horren kontuak kitatzeko garaian desadostasunak sortu ziren, eta horrela, 1618an, beste auzi bat izan zuten; hor elkartearen kontabilitatea aztertzen da: “(...) *non aipatu armazoiaren maisu eta kapitain modura jendearekin eta txalupekin agertu zen aipatu Migel Ariztondo eta bale batzuk hil zituen eta haien prezioari, irabaziei eta gastu eta kontuei buruz eztabaidak eta auzia izan zituzten beraien artean, eta orain arte, kontuak amaitu arte, ez ziren adostasun batera iritsi aipatu kontuak bakean amaitu eta konpontzeko...*”. Auzilari bakoitzak konpainiaren kitapena egin behar zuen. Migel Aristondok Domingo de Camposi leporatzen zizkion karguen zerrenda ikusita jakin dezakegu zer lanabes erabiltzen zituzten zetazeoak maneiatzeko: “*besteak beste, upelak, tinak, treskak, ziztailuak, arpoiak, labanak, eltzeak, motrailuak, eta kriseiluak*”, eratu zuten elkartearen bolumenaz gain (AGG: CO, 353. paper-sorta).

Gainera, badiako arrantza-tokiekin jarraitzen zuten; horren harira, 1619an *Compañía de Pesca Marcorbe* (Marcorbe Arrantza Konpainia) eratu zuten Domingo de Camposek eta Santiago edo Santuru Olano koinatuak (Maria Martin de Camposekin ezkondua). Olanok Malkorbeko arrantza errentan jaso zuen 75 dukaten truke, eta Getariako hiribil-duari bi zatitan ordaindu behar zion, ohikoa zen moduan: lehena, Gabonetan eta bestea, Pazkotan. Bi errentariet txalupa bat eta sare bat zituzten bien artean (bi heren Olanoren jabetzekoak ziren eta beste herena Camposena), inguru horretan arrantzatzeko (GAO: CO, UEJ, 246. paper-sorta).

Arrantzaren etekinak, Kontzejuari errenta abonatu, marinelei ordaindu eta gastuak kitatu ostean, sarearen erosketan jarritakoaren arabera banatzen zen. Baina, aurreko aldietan bezala, arazoak sortu ziren konpainiaren kontabilitatearekin. Campos ekonomikoki kaltetua sentitzen zen eta 839 erreal eskatzen zizkion Olanori. Prozesu horrek zintzilik jarraitzen zuen 1621n, eta Domingo de Camposi 16 dukat ordaindu zitzaizkion, Maria Basurtoren bitartez, zor ziotenaren harira eta auzia ebazten zen bitartean (GAO: CO, UEJ, 246. paper-sorta).

Auziak auzi, Olano eta Campos familien arteko konpainiak jarraitu egin zuen hurrengo urteetan; hain zuzen ere, Malkorbeko arrantza-tokien administrazioa Santururen seme Pelayo Olano eta Domingo de Camposen alargun Petronila Aizagaren (edo Eyzaga) artean eramaten zuten. Kasu horretan, besteetan ez bezala, ez zen errentan eman eskaintzailerik ez zegoelako, eta administraziopean jarri zen, arrantzatzen zenaren bostena

Kontzejuari ordainduz. Etekinak bost zati berdinetan banatu ziren: bat hiribilduarentzat, bi zati marinelentzat eta gainerako beste bi bostenak bi errentarientzat, zati berdinetan.

Administrazio partekatu horrek ere sortzen zituen arazoak. 1639an, Olanok apelazio-auzi bat hasi zuen Petronilaren kontra erraztatze-sare komunitarioa zela-eta. Petronilak esaten zuen ez zuela 1638. urteari zegokion sarearen etekina jaso eta, beraz, Olanori sarea bahitzea eskatzen zuen. Honek bere buruaren defentsan aurkeztu zuen 1637 eta 1639 artean sarearen mantenurako hari, tinta eta kalamutan gastatutakoaren kontua. Auzia luzatzen ari zenez, 1649an, arrantza-tokiak egiteko Olanoren eskaria onartu zen, etekinak eta sarearen balizko konponketak Petronilarekin partekatuz (GAO: CO, ECI, 1219. paper-sorta).

3.4. ITURRITXIKIREN GARAIKIDEAK DIREN ETA KOBREZKO ZAMA DUTEN AZTARNATEGIAK

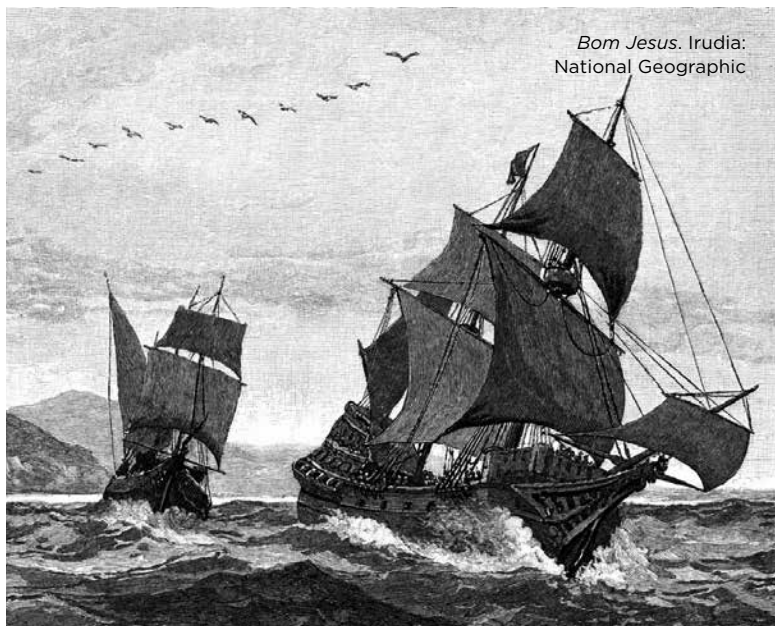
Iturritxikiko aztarnategia bere testuinguruan jartzeko, antzeko zama zuten —kobrea eta eratorriak— garai hartako beste hondoratze batzuk aipatuko ditugu, labur-labur. Getariako ontzi-aztarna une hartako nazioarteko merkataritzaren makinerian sartzen lagunduko digu.

3.4.1. Ras Ngomeni ontzi-aztarna; Malindi (Kenya)

2008an, XV. edo XVI. mendeko ontzi portuges bat aurkitu zuten Kenyako Ngomeni hiritik gertu, itsasertzean. Portugaldarrek, Atlantikotik Indiakora merkataritza kontrolatuz, Afrikako kostaldea menpean zuten garaikoa zen, beraz. Kenyako hondoratze zaharrena da, eta 2013an zati batean induskatua izan zen. Ontzi-aztarna horrek, beruna eta zeramikazko eta bolizko piezez gain, Fugger merkatarri-familiaren ikurra zeukaten kobrezko lingoteak zermatzen, azken horiek Getariako urkan berreskuratutakoan antzekoak (BRENK VAN DEN, S. eta OVERMEER, ABM; 2019).

3.4.2. Bom Jesus ontzi-aztarna; Oranjemund (Namibia)

Oranjemunden, hondoratze asko izaten zirelako Eskeletoen Kosta izenarekin eza-gutzen den lekuan, diamante bila hondarra dragatzen ari zirela, merkataritza-ontzi portuges baten aztarnak aurkitu zituzten 2008an.



Munuerak (2014: 318-331) *La Anunciada* izan zitekeela zioen hipotesia zabaldu bazuen ere (1525ean, Coruñatik Garcia Jofre de Loaisa anaia-aren itsas armada batean Maluco konkistatzera abiatutako ontzietako bat zen *La Anunciada*, Esperantza Oneko lurmuturra baino lehen desagertu zena), ez dirudi *Bom Jesus* zenaren inguruko zalantzarik dagoenik. Ontzi hori 1533ko martxoan hondoratu zen, Lisboatik abiatuta India mendebalderantz zihoala.

Urrezko eta zilarrezko milaka txanponez, elefante-betortzez, kanoiez, ezpatez, mosketez, astrolabioz eta, Iturritxikikoen antzera, Fugger bankarien familiaren zigilua zeukaten ia 20 tona kobre-lingotez osatutako zama zeraman. Izugarritzko kobre-kopurua dirudien arren, ohikoa zen XVI. mendeko merkataritza-ontzietan, are ehunka tonako zama zeramaten itsasontziak ere ibiltzen ziren Lisboatik India mendebaldera eta Malaysiako Malakara



Bruno Werz-en esanetan, Getariakoen antzeko 1845 kobrezko lingote induskatu ziren *Bom Jesus*en eremuan (HAUPTMANN, SCHNEIDER eta BARTELS, 2016: 3).

(HAUPTMANN, SCHNEIDER, eta BARTELS, 2016: 1-27). Esanguratsuak dira bi ontzien kointzidentziak hondoratze-datari eta zamari dagokionez, eta ez soilik lingoteengatik, baita armamentuagatik ere (ALVES, 2013: 256). Europa, Afrika eta azpikontinente indiarren arteko itsas merkataritza elikatzen zuten nazioarteko sare handien zati ziren, biak ala biak (SMITH, 2009: 60).

3.4.3. Ipar itsasoko hondoratzea; Frisiako uharteak (Holanda)

2019an, Ipar itsasoan, *MSC Zoe* ontziaren edukiontziak berreskuratzen ari zirela, 22-24 metroko sakonerara, gutxi gorabehera 25 m luze eta 7,5 m zabal zen ontzi baten arrastoak agertu ziren.

Itsasontziaren haritzeko zatiak eta zama, fuggertarren hiruhortzeko sinbologia zeukaten kobrezko xaflak, aurkitu zituzten, beraz, Getariakoaren antzeko kargamentua. Itsasontzia 1538 eta 1550 artean hondoratu omen zen, Holandako Ipar itsasoko aurkikuntzarik zaharrena.

Rijksmuseum-aren datazioen arabera, kobrea 1508 eta 1540 artean ekoitzia izan zen Neuhsohl (Eslovakia) inguruko meategietan (BRENK, OVERMEER, 2019).

3.4.4. Rugen uharteko Mönchgut-eko hondoratzea (Itsaso Baltikoa, Alemania)

Alemaniko kostalde baltikoan, Mönchgutetik gertu, agian Suediatik zetorren eta Hansako Greifswald eta Stralsund hirietara zihoan itsasontzi bat hondoratu zen.

Kobrezko 66 lingoteko kargamentua zeraman, 1.612 kg-koa; hau da, lingote bakoitzak 24 kg pisatzen zituen batz bestea, eta beraz, Iturritxikikoak baino askoz handiagoak ziren. Alemaniako Meatzaritza Museoak Bochum-en egindako azterketak zehazten zuen, lingoteak zenbait mea-metakinetakoak zirela, eta horietako bat gutxienez suediarra zela.

Portugalek XV. mende bukaeran zeukan kolonietarako kobre-eskaerak, 1492 eta 1496 artean, Falun Gruva (Suedia) meategiaren kobre-esportazioa nabarmen haztea eragin zuen. Hori izango zen ontzian lingoteak egotearen arrazoietako bat (WERSON, 2015)

3.4.5. Frisiako uharteetako Terschellinger Gronden-eko hondoratzea (Ipar itsasoa, Holanda)

Terschellinger Grondenen, Terschelling uhartearen iparraldera, kobrezko piezak aurkitu izanak ezinbesteko elementu bat ematen digu Getariako gure ikerketetarako. Arrantza-ontzi batek arraste-sarearekin atera zituen, 1980an.

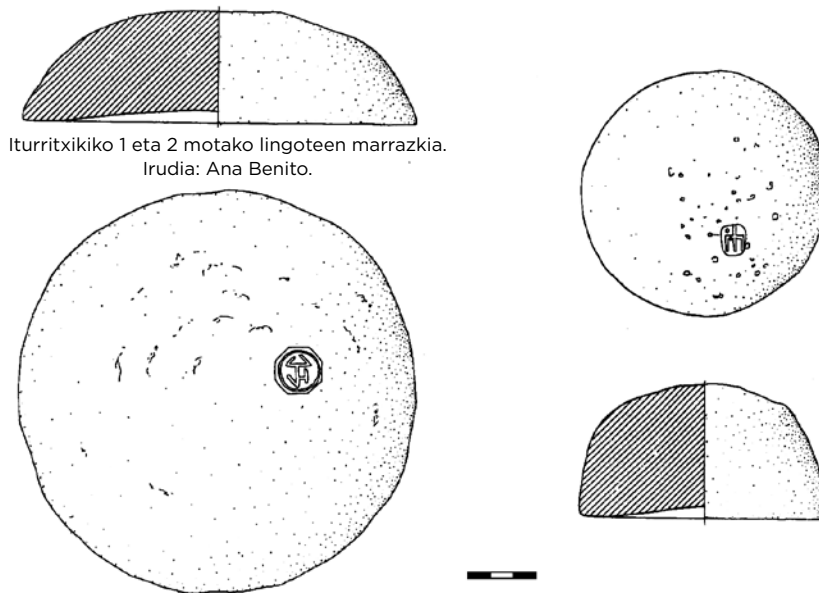
Bi kobre mota daude; bata, forma zertxobait erdiesferikoa duen lingotea, Getariako-
ren antzekoa baino astunagoa, 18 eta 32,50 kg artekoa.

Beste mota, kobre forjatuzko xafla errektangularrak dira. Haietako batean, gutxie-
nez, bi marka agertzen dira erdian: besoak zabalik dituen fuggertarren hiruhortze-
koaren ikurra eta, bestea, Iturritxikiko lingoteetan ere agertzen den anagrama ezeza-
guna (MAARLEVELD, 1988 eta BRENK, OVERMEER, 2019).

3.5. LINGOTEEN TIPOLOGIA

Funtsean, Iturritxikiko ontziaren kargamentua lehengai batek, kobreak, osatzen
zuen eta hori galdaketa-totxo edo lingote formarekin agertzen da; izan ere, testuetan
“... kobre kantitate bat orritan eta (...) beste bat kobrezko xaflatan” (SAO: AG, 204. pa-
per-sorta, 13. eta 35. folioak) berreskuratzen zutela aipatzen da.

1587ko abenduaren 31n egin-
dako inbentarioaren arabera, or-
durako 261 kintal eta 47 libra kobre
atera zituzten: “... orain arte, kobre
oneko berrehun eta hirurogeita bat
kintal eta berrogeita zazpi libra
garbi atera dira...”. Eta dokumen-
tazioak dioena aintzat hartuz gero,
askoz gehiago atera zituzten; izan
ere, aipatu dugun moduan, Francis-
co Arriolak behin eta berriz esaten
zuen: “... atera zedila material gehia-
go zamarekin bukatu arte...” (SAO:
AG, 204. paper-sorta, 31. folioa).



Bistan denez, orduan ez zen metal guztia berreskuratu, izan ere, XX. mendeko gure indusketetan lingote gehiago berreskuratu genituen; tona bat pasatxo kobre, hain zuzen ere. Zamaren bolumen eta pisu handieneko zatia zen. Gainera, ziur aski, ontzieren lasta moduan erabili zuten.

Ikusita, neurri ezberdinetakoak dira, baina estilo aldetik antzekoak; oinarrizko bi forma dituzte: laua eta goratua, eta horiek hiru mota eta zenbait aldaerekin erlazionatu ahal izan ditugu.



1.1 motako lingotea.
Irudia: Juantxo Egaña.

3.5.1. 1 mota

Esferaerdi-forma dute. Alderdi bat laua da, oinarritzat hartzen duguna —moldearen kanpoaldea—, eta beste bat ganbila, gainaldea —moldearekin kontaktuan dagoen barrualdea—. Orokorrean zigilua daramate alde ganbilean. Batzuetan ez zen zigilua inprimatzen edo arrasto arin bat baino ez da geratzen. Beste egoera batzuetan, ondo markaturik ez bazegoen, zigilatzaileak beste bat estanpatzen zuen; horrela, bizpahiru marka aurkitu izan dira lingote berean; besteak beste, *Bom Jesu*-sekoetan. Bi zigilu mota bereizi ditugu, eta horren arabera bi azpimota ezarri:



Getariako 1.1 motako lingotearen zigilua. Irudia: Juantxo Egaña.

1.1 motako zigilua hiruhortzeko bat da, eskuinean eraztun bat duena eta trokel obalatu batean bildua dagoena. Normalean, marka hori duten aleak hurrengoak baino txikiagoak eta, beraz, arinagoak izaten dira.

1.2 mota aurrekoaren aldaera bat baino ez da. Zigilua hiruhortzeko bat da baina besoak irekiagoak ditu, eskuin aldean eraztuna dauka eta bi zirkulu zentrokidez inguratua dago.

Indusketa-inbentarioaren arabera, bi azpimoten artean 21 ale katalogatu ditugu, eta horien pisuak 3.450 g eta 11.780 g artekoak dira.

Batik bat, A gunean aurkitu genituen; hau da, lehenengo ekinaldian eta lehenengo multzokatzeetan ateratakoekin bat datoz. Beharbada, sotoaren goialdean zeudenak ziren eta, beraz, ura sartzen ari zitzaion ontziaren pisua arintzeko itsasora jaurtiki ziren lehenak, edo bestela, hondoratzean tokiz mugitu ziren lehenak.

Bi zigiluek Fugger familiaren armarria erreproduzitzen dute; Alemania hegoaldeko Augsburg *Freie Reichsstad*-eko (Hiri Inperial Askea) merkatari eta bankarien familia hori zen Portugaleko Koroaren lehengai-hornitzaile nagusia. Era berean, *Bom Jesus* ontzi-aztarnako 2 eta 3 motako lingoteekin bat datoz biak.

3.5.2. 2 mota

Hau ere esferaerdi-formakoa da baina aurrekoak baino beheratuagoa eta, orokorrean, handiagoa, 4.040 eta 12.540 g artean pisatzen baitute. Indusketan gehien agertutakoak dira, 86 ale katalogatu baikenituen.



Getariako 1.2 motako lingotearen zigilua. Irudia: Juantxo Egaña



1.2 motako lingotea.
Irudia: Juantxo Egaña.



2 motako lingoteak. Irudia: Javier Mazpule.



Getariako 2 motako lingoteen zigilua. Irudia: Javier Mazpule.

Normalean zigilatuta agertzen dira, baina hauek marka azpialdean dute, hau da, moldearen kanpoaldeko aurpegian. Marka hori ezezaguna da oraingoz; anagrama bat da, zirkulu-formako trokel baten barruan dago eta hori, era berean, oktagonon baten barruan. Orduko fabrikatzaile eta merkatarien artean oso ohikoa zen ikur bat da. Batzuetan, materialetan beroan inprimatuta daude; beste batzuetan, ondoren grabatuta, edo fardo, upel eta zeramiken gainean marraztuta. Garaiko Hoefnagel-en grabatuetan eta

Brueghel-en koadroetan islatuta agertzen dira, besteak beste; baita itsasontzien zamari dagokion artxiboetako agirietan ere.

Antzeko zigilu bakarra aurkitu dugu; arestian aipatutako Terschellinger Grondeneko aztarnategian aurkitutako lingoteetan. Kobrezko xafra batean estanpatua dago 1 motaren, hiruhortzekoarenaren, ondoan. Ziur aski Thurzo familiaren ikurra izango da. Familia hori meatzaritzan aritzen zen Eslovakian eta fuggertarrekin lan egin zuen 1526a arte. Data horrek oso ondo egiten du bat Iturritxikiko ontziarekin, 1524koa baita. Eskerrak ematen dizkiogu Bochumeko (Alemania) *Deutsches Bergbau Museum*-eko (Alemaniako Meatzaritza Museoa) Tobias Skowronek-i emandako informazio pertsonalagatik.

3.5.3. 3 mota

Opil forma dauka, gehienetan nahiko desitxuratua. Normalean, oinarritzat hartu dugun aldean daude zigilatuta, hau da, diametrorik handiena duenean; beraz, aurreko motan erabilitakoaren aldaera bat da. 65 ale katalogatu ahal izan ditugu eta pisuz arirenak dira, 2.500 g eta 6.740 g artean pisatzen baitute.



3 motako lingotea.
Irudia: Juantxo Egafía.



3 motako lingoteen zigilua.
Irudia: Javier Mazpule.

3.5.4. Lingoteen ezaugarri kimikoak

Lingoteen konposizio kimikoa azterturik, hauek dira emaitzak: kobrea % 94,75 eta % 99,38 artean; lehenengo bi motetan ezpurutasunak berun, burdin eta nikelzkoak dira, eta hirugarrenean berun, artseniko eta antimoniozkoak. Berunaren % 0,03 eta % 1,4 arteko balioak nabarmentzen dira. Azterketa horiek bat datoz *Bom Jesus* ontzi-aztarnan aurkitutakoekin; haien balioak % 94,3 eta % 99,6koak dira kobrean eta % 0,6 eta % 1,8 artekoak berunean (HAUPTMANN, SCHNEIDER eta BARTELS, 2016: 15). Frisiako uharteetako kobrezko xaflei dagokionez, berun-osagaia nabarmena da % 0,5 eta % 2 artean, ezohiko % 3ko balio batekin; gainera, guztiek antimonio asko daukate % 0,1 eta % 0,5 artekoa (BRENK eta OVERMEER, 2019). Namibiako aztarnategiko ikertzaileek mota horretako analisi gehiago egiteko beharra ikusten dute, mineralaren jatorri zehatza jakiteko, eta gu bat gatoz haiekin.

CENIM-eko (Madril) Victor Lopez Serranok eta INASMET-eko (Donostia) Gregorio Ortiz de Urbinak egindako analisi metalografikoek emandako datuak kontuan hartuta, kalitate handiko kobre-galdaketa bidez egindakoak zirela dakigu. Lingoteak nahiko estandarizatu-ta daude eta horrek erakusten digu galdaketarako molde uniformeak erabiltzen zituztela, baina arragoak lohi erregogorrezkoak, hondarrezkoak edo harrizkoak izan zitezkeenez, hori kointurala zen. Hau da, era askotako moldeak izan arren, antolaketan eta arretan oinarritutako ekoizpen modu bati erantzuten diote, kalitatea bermatzera zuzendutakoa, aski probatutako metodo metalurgikoekin.

Lingote-fabrikazioa, beroko konformazio-prozesu batean, galdaketa-labearen ondoan, urtutako metala arragoara isurtzen zen zuzen-zuzenean, likidoa solidotu baino lehen nahastuz. Trokeletik ateratzean, oraindik bero samar zegoela, urtzailearen zigilua edo marka inprimatzen zuten.

Makroargazkiek egitura homogenea erakusten dute, goiko aldean hurrupadurarekin eta solidotze-akats nabarmenik gabe. Makroegiturak hiru alderdi ditu: A, behekoa, moldearekin kontaktuan egon den gainazala; B, tartekoa eta C, gainekoa, airean hoztutakoa.

Ikusi dugun moduan, lingoteak kobre portzentaia nahiko altuarekin eginda daude eta ezpurutasunak % 2 ingurukoak izaten dira. Beraz, Errenazimentuan ezagutzen den purutasun handieneko mineral hori armak (besteak beste, kanoiak) fabrikatzeko egokiena zen. Egoera naturalean kobre-mearekin erlazionatuta dauden elementuak oraindik ere ager dai-

tezke metalean, ekoizpenaren ondoren; ikusi dugunez, batez ere beruna, burdina, nikela, artsenikoa eta antimonia. Beruna ezinbestekoa zen fabrikazioa errazteko; izan ere, kobre purua galdatzea konplikatua zen. Ez dakigu ziur berun-kontzentrazioak kobre-mearen beraren berunezko ezpurutasunaren ondorio diren, ala kobreak beruna gehitu zitzaion beste arrazoi metalurgikoengatik (HAUPTMANN, SCHNEIDER eta BARTELS, 2016: 15).

Bestalde, zigiluak marka komertziala ziren, kalitate-kontrolako ziurtagiri bat, jabegoa adierazten zuena eta pilaka ekoizitako ondasunen benetakotasuna egiaztatzen zuena. Europako metal-merkataritzaren historian, ekoizleek kobre lingote baten erdian beruna gehitzen zuten kasu asko daude. Haren pisua handitzeko, manillekin ere gauza bera egingen zuten, geroago ikusiko dugun moduan. Faltsutze eta kalitate baxuagoko materialen salmenta horiek ez gertatzeko, hornitzaileak zigiluak inprimatzen zituen, benetakotasuna eta kalitatea frogatzeko (CHIRIKURE, SINAMAI, GOAGOSSES, MUBUSISI eta NDO-RO, 2010: 38-55).

Aztertutako elementu kimikoen uniformetasuna bat dator lingoteek forma eta diseinu aldetik duten antzekotasunarekin. Ziur aski, lingote guztiak meatzaritza-barruti berean fabrikatuko zituzten, nahiz eta kobrea eta beruna meategi ezberdinetakoak izan. Bi barrutitatiek iristen zirela ere pentsa dezakegu, batean mota goratuak (1 eta 2) egingo zituzten eta, bestean, 3 motakoak, besteen aldean konposizio oso ezberdina duena gainera. Krakovia-Silesiako meategietako beruna Eslovakiako Mineral mendietako kobre eta zilar manufaktura-zentroetara, fuggertarrek industria bilduta zuten lekura, eramaten zutela deskribatzen duten idatziak badira (HAUPTMANN, SCHNEIDER eta BARTELS, 2016: 1-27).

Azken eremu hori zen, XVI. mendean hasieran, Erdialdeko Europan garrantzi ekonomiko handiena zuena; horrek adieraz dezake, ikusiko dugun moduan, urkako kobrea fuggertarrek kontrolatutako mineral eslovakiarrean izatea jatorriaz.

XVI. mendeko flandestar margolana:
Mina de cobre en las montañas.
Irudia: Hendrik met de Bles.



3.6. URKAKO KOBREAREN JATORRIA: ERDIALDEKO EUROPAKO MEATOKIAK

Kobrea oso garrantzitsua izan zen Europako ekonomiarentzat Erdi Arotik Errenazimentera. Meatzaritzak merkatari handiak erakarri zituen, besteak beste, Jacques Coeur errege-bankari frantsesa, Florentziako medicitarrak eta Augsburgen familia entzutetsuak, adibidez, Fugger eta Paller (WERTSON, 2015).

XVI. mendean, Europako kobre-meatzaritzaren gune handiak Britainia Handian (erromatar garaitik ustiatu zen Galesko, Anglesey uharterako Parys meategiarekin), Erdialdeko Europan (Turingia, Saxonia, Tirol, Eslovakia eta Hungaria) eta Suedian (Falun meategia) zeuden. Azken hori baztertuta (bete-beteko funtzionamendua, ikusiko dugunez, XVI. mendearen bigarren erditik aurrera izan baitzuen), pentsatzen dugu urkak zeraman minerala Erdialdeko Europakoa zela eta zehazki Eslovakiakoa, aipatu dugun moduan.

Erdialdeko Europan kobre-hobi asko dauden arren, Errenazimendu garaian ustiatzen ziren garrantzi ekonomikoko kobre-meatzaritzako guneak gutxi ziren. Hiru meatzaritza-barruti garrantzitsuenak Eslovakiako Mineral Mendietan, Tiroleko Inn haranean eta Turingiako Mansfeld-en zeuden.

Meatzaritza eta metalurgia deskribatu zituen lehenengotariko idazlea Georg Bauer zientzialari alemana izan zen, kontatzen ditugun gertaeren garaikoa. Bere *De Re Metallica* (1556) izugarritzko lanean Polonia eta Eslovakiako galdaketa-zentroak, mineralaren erauzketa, erabilitako lanabesak, galdaketa-metodoak eta kobretik zilarra nola banatzen zen deskribatzen ditu. Azken alderdi hori oso interesgarria zen, izan ere, kobrearen ekoizpena zuzenki erlazonaturik zegoen zilarraren erauzketarekin (WERTSON, 2015).

3.6.1. Suediako kobrea (Falun)

Suediako eta Hungariako kobre-ekoizpenak nagusi ziren Hansaren eremuko kobre-merkatuan. Falun Gruva zen Suediako meategi garrantzitsuenak. XIII. mende amaieratik XIV. mende erdialdera, gutxi gorabehera 85 tona kobre esportatzen ziren urtero Stockholmetik Lübeck-era. Portu horretatik iristen zen minerala Hildesheim, Kolonia, Dinant eta Nurenberg-era. Lübeck, Hansako hiri garrantzitsua, Suediako kobrearen banatzailea izan zen 1620. urtea arte.

XIV. mendeko azken hamarkadan, Suediako kobre-esportazioak gutxitzen hasi ziren, Karpatoetako eta Hungariako meatzaritzaren konkurrentzia gero eta indartsuagoaren ondorioz. Mende bat geroago, 1492 eta 1496 urteen artean, ekoizpena berreskuratu egin zen, eta 1580 inguruan izan ziren urterik hoberenak.

Dena den, Suediako kobreak ezin zuen Erdialdeko Europakoarekin lehiatu, zilar gutxi baitzeukan; izan ere, batzuetan, zilarra lortzeko bakarrik zen errentagarria minerala galdatzea (WERTSON, 2015).

3.6.2. Eslovakiako kobrea (Neusohl)

1494an, fuggertarrak meatzaritzan aditua zen Krakoviako Johann Thurzo poloniarrekin elkartu ziren eta bi familia aberatsen artean *Merkataritza hungariarra* izeneko konpainia sortu zuten, Hungariaren agindupean zeuden kobre-hobi eslovakiarrak ustiatzeko. Enpresa hori meatzaritza-industriako handi eta aurreratuenetakoa izatera iritsi zen XVI. mendean (KELLENBENZ, 2000: 12, 18-19).



Konpainiak antzinako Kremnitz eta Schemnitz meatzaritza-hiriak kontrolatzen zituen, baina garrantzitsuena Neusohl zen, Spania Dolina mineral-hobi garrantzitsuarekin. Eslovakiako mineral gehienak zilardunak ziren, baina bereziki hobi horretako kobrea.

Merkataritza hungariarraren arrakastaren arrazoi nagusia izan zen, batez ere, zilarra ekoizteko galdatutako zilardun kobreaken likidotze-prozesuan erabilitako teknologia berria izan zen, batez ere. 1493an, prozesu horretarako lehenengo instalazioak Jakob Fuggerrek eraiki zituen Neusohletik gertu. Horretarako, Poloniatik (KraKovia eta Silesia) zilar, urre eta kobreaken truke inportatzen zuten berun-kantitate handiak behar ziren. Erregistro historikoak dira Eslovakiako kobre eta zilarraren ekoizpen masiboaren lekuko.

Fuggertarrek eta haien kideek Eslovakiatik Hohenkirschen (Turingia) eta Arnolds-tein-eko (Karintia) faktoria handietara garraiatzen zuten mea. Haietan, beruna eskura zutela, fintze-lanak bukatu zitzaizketen gero kobrea banatzen hasteko. Horrela, Eslovakia eta Poloniako meatzaritza-ekoizpena Elba, Oder eta Vistula ibai nabigagarrien bidez merkaturatu zen Ipar eta Baltiko itsasoetako portuetara, hau da, Hansako Hanburgo, Lübeck, Gdansk eta, batez ere, Anberes hirietara. Hor bulego bat ireki zuten 1494an. 1508an etxe handi bat lortu zuen, eta ordutik aurrera negozioa hor, Augsburgen eta Nurenbergen, bildu zen. Eskalda ibaiko hiria kobre-merkataritzaren erdigune bihurtu zen eta handik Lisboara eta itsasoaz haraindiko merkatuetara iristen zen (HAUPTMANN, SCHNEIDER eta BARTELS, 2016: 1-27).

Arestian aipatutako Frisiako uharteetan aurkitutako kobre-xaflek Neusohl inguruko meatzeetan izan dezakete jatorria, baita, ziur aski, Getariako lingoteek ere.

3.6.3. Austriako kobrea (Inn ibaiaren harana, Tirol)

Tiroleko kobre- eta zilar-meategiak Inn ibaiaren haranean zeuden, Brixlegg eta Schwazetik (Austria) gertu; azken hiri hori merkataritza horretako faktoria garrantzitsuenetakoa izan zen XVI. mendean.

Meatzaritza-gune horrek Mansfeld eta gainerako eskualde garrantzitsuak gainditu zituen XV. mendean. Baina 1510. urte aldera, fugger-thurzotarren Eslovakiako ekoizpen hungariarra nagusitasunagatik lehiatzen hasi zen, arestian ikusi dugun moduan.

XV. mende amaieratik, fuggertarrak Alpeetako metal-negozioaren kargu egin ziren, lehendabizi Salzburgoko lurretan eta ondoren Tirolen. Eskualde horretan zilarra ustiatzen hasi ziren, baina 1490etik aurrera, kobre-merkataritzara zabaldu zituzten bere jarduerak; Hungarian baino intentsitate baxuagoarekin ordea (KELLENBENZ, 2000: 231).

Tiroleko zilarra eta kobrea Eslovakiako metalarekin hainbat modutan trukutzen zen; era berean, Augsburg eta Nurenbergera iristen zen eta handik Herbehereetara, baina gehiena Veneziara eramaten zuten, handik Mediterraneo aldean zabaltzeko (HAUPTMANN, SCHNEIDER eta BARTELS, 2016: 1-27).

3.6.4. Alemaniako kobrea (Mansfeld, Saxonia)

Europako mineral-metakin handienetakoa Mansfeldeko (Saxonia) kobre-eskistoa da. Inguru horretan, kobre-ekoizpenak 1520 eta 1530 artean jo zuen goia. Hain zuzen ere, Getariako urkako kargamentuarekin bat datozen hamarkadak. Mansfeldeko ekoizpenak Eslovakiakoa gainditu zuen denbora batez, baina Alpeetan ekoiztutako kantitatara inoiz iritsi gabe.

Mansfeldeko meatzaritza-barrutian ekoizten zen produktu errentagarriena zilar natiboa zen; aldiz, Neusohlen kobrea zen garrantzitsuena.

Nurenbergeko merkatariek protagonismoa hartu zuten Mansfelden eta, aldiz, Augsburgekoek aktiboagoak izan ziren Eslovakiako mineralean (HAUPTMANN, SCHNEIDER eta BARTELS, 2016: 1-27).

3.7. FUGGERTARREN MEATZARITZA-ARROETAKO KOBREA

Ez dago zalantzarik, lingoteetako 1 motako zigiluak kontuan hartuta, horiek fuggertarren bidez merkaturatzen zirela. XV. eta XVI. mendeko tratulari europarren talde garrantzitsu bat zen, eta nazioarteko merkataritza-aristokraziako kideak ziren. Augsburg zuten operazio-base, Karlos V.a jaio zen hiria. 1517an Espainiako errege aukeratu ondoren, fuggertarrek aurrerakinak egin zizkioten erregeari Anberesko faktoriaren bidez. Familia horretako faktore batek erregeari lagundu zion Espainiara eta Gortea-

ren atzetik (Valladolid, Toledo, Burgos eta Madril) ibiltzen zen, han baitzegoen Ogasun Kontseilua. Maximiliano enperadorea hil ostean, Jacob Fuggerren (1459-1525) ekarpen ekonomikoa erabakigarria izan zen Karlos V.a koroatze-ko hauteskunde-kanpainan.

Iturritxikiko aztarnategian, fuggertar horren (Jacob *aberatsa*), une hartako gizonik boteretsuenaren, une gorenean aurkitzen gara. Pertsona horrek buru-belarri jardun zuen Alemania, Anberes eta, orokorrean, Mendebalderanzko kobre-garraioan eta bere kideei, thurzo-tarrei, utzi zien Polonia eta Hungariako ordezkartza komertziala.

Haren iloba Anton Fuggerrek (1493-1560) bere gain hartu zuen haren oinordetza, 1526an. Dirudienez, hori izan zen *Bom Jesus* ontziak zeramatzan lingoteak ekoitzi zituena (SMITH, 2009: 60); baita Frisiako uharteetako kobre-xaflak ere. Horiek 1546 arte erabili zen fuggertarren hiruhortzekoaren zigilua zuten. Urte horretan, hain zuzen ere, Anton Fuggerrek utzi egin zion Ekialdeko Europako meatzaritzan parte hartzeari. Gainera, 1526 eta 1527 artean, Tirolen beste hiru metalurgia-lantegi eraiki zituen eta porrot egindako Ambrosius Hoehstetter-ena eskuratu zuen.

Fuggertarrek, Welser familia noblearekin batera, ekonomiaren zati handi bat kontrolatzen zuten —batez ere, meatzaritza eta metalen ekoizpena—, eta aberastasun handia pilatu zuten. Fuggertarrek metalen merkataritzaren monopolioa zeukaten Europa ekialdean XV. eta XVI. mendeetan, eta Silesiako urre-meatzaritzan ere parte hartu zuten. Alemania hegoaldean eta Hungaria eta Poloniako leku batzuetan lan egiten zuten, eta truke-sareak zeukaten Europako zatirik gehientsuenean. XVI. mendearen hasieratik, fuggertarrak atzerriko merkataritza-operazioetan sartuta egon ziren —Hego Ame-



Fugger familia Iturritxikiko lingoteetan agertzen den hiruhortzeko ikurrarekin. Irudia: Bayerische StaatsBibliothek.

rika, Afrika eta India mendebaldearekin— Portugaleko koroaren merkataritza-sarearen zati izan ziren salgaiak hornituz (KELLENBENZ, 2000: 498-499).

Fugger-thurzotarren konpainiak Hungarian zeukan indarrak ezegonkortu egin zuen Erdialdeko Europako kobre-merkataritza. XV. mende erdialde arte, Alpeetako meatzaritza izan zen nagusi (Tirol eskualdea); Saxonia ingurua zen hurrengoa. Hala ere, XVI. mende hasieratik Hungariako kobrea zegoen lehenengo tokian (VAZQUEZ DE PRADA, 1988: 263-265 eta KELLENBENZ, 2000: 635 eta 638).

Ziur aski, Getariako uretatik ateratako kobrea, 1 motakoa gehienbat, Hungariako meategietatik zetorren; izan ere, hango ustiapena fuggertarren menpe zegoen urka hondoratu zen urteetan.

Hungariako kobrea kalitate hoberenetakoa zen, Regensburg-eko Sebastian Kurz-en idazpen batean jartzen zuen moduan. Hor esaten zen, *Hungariako kobre on, garbi eta puruko* 6.000 kintal ematen zirela, *pilotaerdi*-formakoak, artilleriarako. Haren ontasuna konfiantzazko bi urtzailek egiaztatu behar zuten. Gainera, kobrezko pertzak (gehienbat Benin-en merkaturatzen zirenak eta Getarian ere aurkitu genituenak) Hungariako enpresaren industria-arloan egiten ziren (KELLENBENZ, 2000: 482 eta 565).

Lingoteen 2 eta 3 motak, bi anagrama-aldaerez osatutako zigiluekin, aipatu dugun moduan thurzotarrekin erlazionatzen ditugun arren, gorantza doan Ambrosius Hochstetter-en ekoizpenarenak ere izan daitezke. Une hartako beste merkataritza-izen bat, 1522an Augsburgen hamargarren gizonik aberatsena zena, baina 1528an porrot egin zuena. Portugaleko Kultura Ministerioko Alesandre Monteiro-ren eskuzabaltasunari esker iradokitako hipotesia.

Hochstettertarrak fuggertarren lehiakide nagusiak ziren Alpeetako ekoizpenean. Lehenengoek salgaien, batez ere kobre, letoi eta merkurioaren, merkataritzan zeuzkaten negozioak, eta goi finantzetan ere jarduten zuten. Horiek ere Portugaleko Koroaren hornitzaile izatera iritsi ziren, fuggertarrena baino kobre hobearekin gainera (KELLENBENZ, 2000: 67, 73 eta 483).

3.8. MERKATARITZA ESCLABISTARAKO MANILLAK

Iturritxikiko urkak, aipatu berri dugun lehengaiez gain -hau da, kobrez gain-, kobrezko nahiz letoizko produktu manufakturatatu eratorriak zeramatzan sotoan.



Manillak urrea bailiran dizdizka aztarnategitik ateratzean, eta haien gaur egungo egoera Gordailuan (Irun). Irudiak: ezkerrekoa, Ana Benito; eskuinekoa, Juantxo Egaña.

Zamaren bigarren elementua eta, beharbada, ontzi horrek suposatzen zuen negozioan irabazi gehiena ematen zuena, 1587ko dokumentazioan zirgilo bezala agertzen dena da, eskumuturreko distiratsu baten antzeko zerbait.

Horiekin erlazionatuta zurezko upel txikien zatiak aurkitu ziren aztarnategian. Gutxi gorabehera, 40 cm-ko diametroa izango zuten upel bakoitzean 100 zirgilotik gora etortzen ziren enbalatuta.

Indusketa arkeologikoen hasieran nahasirik geunden, ez baikenekien haien funtzioa. Zirgiloak pertzetzako zirela pentsatzen genuen, horiek ere bazeuden urkan eta; baina gehiegi ziren eta haien forma ez zen ondo egokitzen ontzi horien heldulekuetara. 1996an Iñaki Gutierrezek Pariseko *Musee de la Monnaie*-ra (Txanponaren Museoa) joan eta, txanpon primitiboen bitrinetan, antzeko piezak ikusi zituen arte. Manillak ziren. Txanpon primitibo gisa katalogatuak, eta palma-olioa, urrea, bolia eta, batez ere, Afrikan esklaboak ordaintzeko erabiltzen zirenak.



Manillak gatzgabetze-prozesuan.
Irudia: Ana Benito.



Manillak Irungo Gordailuan.
Irudia: Juantxo Egaña.



Konkreziiodun manilla.
Irudia: Juantxo Egaña.

Aurkikuntza horrek beste ikerketa-lerro bat ireki zuen: salgai baliotsuenaren merkataritza, esklaboena. XVI. mendean, Portugaleko Koroak merkataritza horren monopolioa zeukan, nahiz eta genoarrak eta gaztelauak ere sarri agertzen ziren trafiko horretan portugaldarrekin kidetuta. Hainbesteko irabaziak ematen zituenez, manillen balioa isilean gordetzen zen; horregatik, XVI. mendean berreskuratutako zituztenak ez ziren jabetzen haien xedeaz eta funtzioaz, eta ez ziren ezagutzen euskal portuetan; beraz, dokumentazioan ez da manillarik aipatzen, zirgiloak baizik.

XVI. mendeko datuei jarraituz, 1588an, hondoratzetik 3 kintal eta 69 libra pisatzen zuten letoizko (kobre eta zink aleazioa) 600 zirgilo atera zituzten (SAO: AG, 204. paper-sorta, 31. folioa). Zenbaki horri gure indusketetan, XX. mendean, berreskuratutako 313 manillak gehitu behar zaizkio.

3.9. MANILLAK AGERTUTAKO AZTARNATEGIAK

Manillak nahiko ohikoak dira Europa eta Afrika osoan XVI. eta XIX. mende arteko hondoratzeen aztarnategietan. Manillak aurkitu diren ontzi-aztarna zaharrena Getariakoa da eta berriena 1843an Ingalaterran hondoratutako *Duoro* ontziarena.

Manillen forma *Beningo brontzeak*, egiaz letoizkoak direnak, deituriko bilduman agertzen dira eta, beharbada, Tobias Skowronek-ek iradoki digun moduan, han bertan urtutako manilla europarrekin egingo zituzten.

Manillei buruz egindako deskribapenik onena, Fernando Poo uharteko T. J. Hutchinson kotsul britainiarrak Atzerri Ministerioari 1858an egindakoa da: *“Kobrezko piezak*



Manilla batzuk agertzen diren XVI. mendeko *Beningo* brontzezko xafla; a': XVI. mendeko *Tacoais* manillak; b: brontzezko plaka honetan *manilla erregina* handi bat daraman zerbitzari bat ikusten da; b': *manilla erregina* (IBAÑEZ, 2005: 42-45).

dira, ferra formakoak, eta zirkunferentziak lau hazbete inguruko luzera dauka eta muturretan hazbete-erdiko lodiera; pastilla-forma emanaz zabaldua daude eta, horrela, mutur bakoitza bata bestearen aurrean geratzen da" (JOHANSSON, 1967).

3.9.1. Mantxako kanaleko 35F hondoratzea

35F hondoratzearen ontzi-aztarna 110 m-ko sakonerara zegoen, Mantxako kanalaren mendebaldeko eskualdean. Elefante-betortzak eta kobrezko manillak zeramatzen eta burdinazko 36 kanoi zeuzkan. Mundu osoan aurkitutako *Royal Africa Company*-ko (Errege Konpainia Afrikarra) lehenengo merkataritza-ontzitzat izendatu da; 1672 eta 1685 artean jardun zuen.

Itsasontzi horrek zeramatzen manillak uniformeak ziren forma eta neurri aldetik: 8,6-9,0 cm luze, 6,8-7,1 cm zabal eta 0,8-1,0 cm lodi ziren, eta 105-140 g pisatzen zuten; beraz, Getariakoak baino askoz txikiagoak ziren eta, ziur aski, *Birmingham* motakoak.

Deigarria da manillak egotea jatorrizko lekura -Erresuma Batura- itzulitako konpainia horretako ontzi batean, boliz beteta ere bai baitzeterren. Baina, batzuetan, manillak baztertu egiten zituzten kalitate txarrekoak zirelako edo une batzuetan salerosketa errentagarri gertatzen ez zelako, eta trukea urria zelako (DOBSON eta KINGSLEY, 2011).

3.9.2. Breat uharteko (Bretainia) Pen Azen-eko hondoratzea

Ontzi-aztarna 1994an aurkitu zuten, 10 eta 15 m arteko sakoneran, Pen Azenen, Paon-eko itsasargitik ipar-mendebaldera. 30 bat besoko aurkitu zituzten (berdin-berdinak, 10 x 8,5 cm-koak) tripodedun zartagin bat, kobre-aleazioko platera bat eta berunezko plomu batzuekin batera. Aurkitzaileek diotenez, XVII. eta XVIII. mendeen arteko datazioa izan dezake, manillak Getariakoen oso antzekoak diren arren (L'HOURL eta VEYRAT, 2005: 152-154).

3.9.3. Duoro ontziaren hondoratzea Scilly uharteetan (Ingalaterra)

Duoro ontzia 1843an hondoratu zen, denborale baten erdian, Scilly uharteetan. Ustet, Liverpooletik Portora zihoan, manilla ingelesez, oihalez, beirazko lepoko alez eta artilleriaz osatutako zamarekin. Ontzi-aztarna hori duela hogeita hamar urtetik gora aurkitu zuten, ustekabean, urpekari batzuek; hainbestekoa izan zen berreskuratutako manillen kopurua, gaur egun antigoaleko gauzen merkatuan saltzen direla.

Manillak *Birmingham* motakoak ziren eta honoko konposizioa daukate: % 66 kobre, % 29 berun, % 4,4 antimonio, % 0,6 eztainu eta bismuto, nikel, zilar eta burdinaren aztarnak (IBAÑEZ, 2005: 42-45).

Harrigarria da, esklabotza debekatu eta 36 urtera, *Duoro*ren gisako ontziak, dirudenez, urre beltzarekin trafikatzan jarraitzen zutela, nazioarteko akordio guztietatik kanpo (DOBSON eta KINGSLEY, 2011).

3.9.4. Baionako manillak (Vigoko itsasadarra, Galizia)

Galiziako *Museo do Mar* (Itsas Museoak) (Vigo), manilla kopuru handia dauka bere funts baliotsuen artean. Lehenengo piezak itsas datil eta itsas triku bila murgildutako arrantzale batzuk berreskuratu zituzten; 20 bat manilla, hain zuzen ere. Duela gutxi, pertsona anonimo batek, ontzi-aztarna bereko beste 118 utzi zituen museoan.

Oso gutxi dakigu aztarnategiari buruz; badakite han dagoela, Baiona herritik hurbil dagoen Estelas uharte txikitik gertu eta, gutxi gorabehera, 10 metroko sakonerara. Museoak ikerketak egin ditu Baionako artxiboan eta informazioa eskatu die Galiziako ikertzaile batzuei, baina ez dute daturik ezta inolako aipamen dokumentalik lortu.

Vicente Carames Moreirak (museoko kontserbatzailea) adeitasunez utzitako argazkien arabera, manillen aniztasun handia dago forma eta neurri aldetik, baina denek Europan eginak dirudite. Batzuk Getariakoen oso antzekoak dira, beraz, ziur aski, XVI. mendekoak izango dira. Beharbada, antzeko zama zuten hurbileko hondoratze bat baino gehiagoren ondorio izango dira.

3.9.5. Cidade Velha-ko ainguralekua (Cabo Verde uhartedia). *Tacoais* mota

2004 eta 2005 artean, Europan fabrikatutako eta munduan zehar banatutako manillen analisi kimiko eta metalografikoa egiteko proiektua garatu genuen. Zehazki esanda, Kuba, Cabo Verde, Boli Kosta eta Getariako lau manillenak. Horrela, esklabotza-hirukiaren hiru kontinenteetan (Europa, Afrika eta Amerika) sakabanatutako piezen erreferentziak dauzkagu.

Cabo Verde uharteetako manilla Cidade Velhako ainguralekuan berreskuratu zuen, beste askorekin batera, *Arqueonautas* arkeologia komertzialeko enpresak. Pieza hori Niki Sandizel-ek bidali zigun adeitasunez.

Mikroanalisiak honoko emaitzak eman zituen: % 70 kobre, % 20 zink, % 9 berun eta % 1 burdina. Beraz letoia da, konposizioan beruna eta burdin pixka bat dituena.

Izatez, ikuspegi metalurgiko batetik, manilla Getariakoaren oso antzekoa da, ezberdintasun bakarra da kasu honetan burdin pixka bat daukala, Iturritxikikoak ez bezala. Gainera, morfologikoki ia berdinak dira, Cabo Verdekkoa pixka bat txikiagoa dela eta, ondorioz, arinxeagoa.

Ebakiduraren zentroan akats bat, material-eten bat, dagoela ikusi da. Solidotze-dendriten profila marrazten den siluetaren formari esker, hurrupaduratzat har dezakegu. Akats hori ohikoa da galdatutako piezetan, lingote askotan ere antzeman dugu, eta solidotze-unean metalek jasaten duten uzkuertzearen ondorio da (BENITO eta IBAÑEZ, 2005b: 98).

3.9.6. Sambo aztarnategia (Canarreos artxipelagoa, Kuba). *Birmingham* mota

Sambo aztarnategiko manilla-zati bat lortu ahal izan dugu Habanako Arkeologia Kabineteko Alessandro Lopezen laguntzari esker.

Lagina oso herdoilduta eta desgastatuta dago. Ertzeko zati bat ebakitzeko lana hain erraz egin izanak baieztatzen digu herdoila barrurantz sartuta daukala.

Mikroanalisiak honoko emaitzak eman zituen: % 91 kobre, % 2 eztainua eta % 7 beruna. (BENITO eta IBAÑEZ, 2005b: 98).

3.9.7. Grand Bassam aztarnategia (Boli Kosta). *Popo mota*

Aztertutako hirugarren manilla Grand Bassam aztarnategikoa da, eta txanpon primitibo horietan aditua den Rolf Denk-ek lortu digu adeitasunez.

Oso erraz bereizten diren bi fasez osatua dago egitura; fase horiek, ziur aski, solidotzean azkar hozteak eragindako orientazioa dute.

Mikroanalisiak kobrea eta beruna daudela agertzen digu. Hau litzateke gutxi gorabeherako proportzioa: % 72 kobrea eta % 28 beruna.

Beraz, hiru manilla-motak konposizio kimikoaren araberaz adierazita dauzkagu: Grand Bassamekoa, berun asko duen kobrezko manilla bat; Sambokoa, brontzezkoa eta Cidade Velhakoak bezala.

Gainera, Europako hiru manilla-mota ohikoenak ere adierazten dituzte: Grand Bassamekoa, *Popo* motakoa; Sambokoa, *Birmingham* motakoa eta Cidade Velha, *Tacoais* motakoa, Getariakoa bezala (BENITO, IBAÑEZ eta 2005b: 98).



Manillak: Sambo aztarnategikoa, *Birmingham* motakoa; Grand Bassamekoa, *Popo* motakoa eta Cidade Velha eta Getariakoa, *Tacoais* motakoa. Irudia: Ana Benito.

3.10. XVI. MENDEKO PORTUGALEKO MANILLA PRIMITIBOAK

Portugaldarrak, ikusten ari garen moduan, XV. mende hasieratik aitzindariak izan ziren Afrika mendebaldeko kostaldeko itsas merkataritzan. Aurrekolonialismo garai bati hasiera eman zioten, XVI. mendean goreneko unea izan zuena eta XIX. mendeko garai kolonialeraino iritsi zena.

Garai hartan, Saharaz hegoaldeko ekonomia txanpon modura erabiltzen zituzten objektu askotan oinarritua zegoen. Urrea, bolia eta esklaboak erosteko, portugesei ez zieten balio ohiko urrezko eta zilarrezko txanponek; izan ere, bertakoek balioesten zutena lepoko-aleak, kauri-maskorak eta kobre, brontze eta letoizko piezak (besokoak, pertzak...) ziren. Objektu horiek ez ziren trukerako bakarrik erabiltzen, baita gizarte-harremanetan ere; besteak beste, andregaien ezkonsarrietan eta zeremonietako oparietan.

Egoera horrek Europako merkataritzarentzat onuragarriagoa zirudien arren, arazo bat zen; izan ere, merkatariek ez baitzekiten zein zen salgaiarik egokiena tribu batekin negoziatzeko, ezta une batean estimatuena zena hurrengo batean hala izango zen ere.

Afrika mendebaldeko kostaldean objektu eskatuenetakoa kobre, brontze eta letoizko besokoak ziren; besteak beste Getarian aurkitutako pieza horiek manilla izen generikoa (*manilha* portugesez) hartu zuten. Kolore horikoak, distira handikoak eta oso leunak ziren. Mende luzez erabili ziren txanpon-objektu-salgai moduan (VILAR, 1982: 25-26).



Afrikako besoko baten, eskuinekoa, eta Getariako manillen arteko konparaketa. Irudia: Ana Benito.

Pixkanaka, pieza horiek gainerako objektuak baztertu zituzten eta, kauri-maskorrekin batera, Afrikako merkataritzarako elementu nagusi bihurtu ziren.

Afrikarrek jada erabiltzen zituzten trukerako, europarrak azaldu aurretik, batik bat Gineako golkoan: Sierra Leona, Boli Kosta, Nigeria, Senegal eta Kamerun, Esklaboen kostaldea deiturikoan. Kobrezkoak nahiz brontze edo letoizkoak egiten zituzten eta, batzuetan, apaindura oso ikusgarriekin. Mota eta neurri askotakoak zeuden; besteak beste, *manilla erregea*, aberastasunaren sinbologia eta andregaien ezkonsarietarako erabiltzen zena (30 cm izan zitezkeen eta, beraz, pisu handia zuen). Bestetik, *manilla erregina* (txikiagoa, 22 cm ingurukoa) eta txikiena, printzea, 15 cm ingurukoa (BENITO, IBAÑEZ, 2005a).

Europarrentzat manilla guztiak antzekoak ziren, baina Afrikako tribuen forma ezberdinak bereizten eta balioesten zituzten. Bertakoek onartzeko, manillek kalitatezko akabera izan behar zuten: irregulartasunik eta moldearen loturaren markarik gabekoak eta, gainera, durundi onekoak. Bertakoen gustukoak ez zirelako, manilla-kargamentuak itzuli zirenaren frogak badira, Mantxako kanaleko hondoratzean ikusi dugun moduan.

Haien balioa ikusirik, Portugal manillekin trafikatzeko hasi zen Afrikan; baina bere kobre-meatzaritza urria zenez, Europako beste herrialde batzuetatik inportatu behar izan zuen. Lehendabizi Italiatik hasi ziren garraiatzen. Horrela, 1439an -datarik zaharreneetakoa da hori-, Veneziatik ekartzen zituzten manillak “... *buruak oso ondo bukatuta eta leunduta...*”. Geroago, arestian ikusi dugun moduan, Dinant, Akisgran eta Nurenbergeko fabriketatik, besteak beste, manillak, pertzak, eltzeak, pixontziak eta barberu-bazinak.

Produktu horiekin itsasontziak pleitatzen zituzten, eta Flandesko portuetatik abiatzen ziren; lehendabizi, Brujasetik eta, XV. mende bukaeratik, Anberestik. Hala, 1500. urte inguruan, Escalda ibaiko hiriak tokia hartu zien Brujas eta Veneziari Portugaleko Koroaren hornitzaile moduan. Ontzi horiek Lisboara arte bidaiatzen zuten, eta handik, Afrikako kostaldera bidaltzen ziren. Manillak Ghanako kostaldeko Sao Jorge da Mina (gaur egungo Elmina) geltoki portugesez iristen ziren; han egiten zuten indigenekin trukea, batik bat, urre eta esklaboen ordainez. Garraioak hamabikoiztu egiten zuen haien balioa: manillak hamar bat reis kostatzen ziren Flandrian eta ehun eta hogeian saltzen zituzten Minan (BENITO eta IBAÑEZ, 2005).

Hasieran, ondoko Benin erreinuan hartzen zituzten esklaboak eta Minako geltokira eramaten, barnealdetik ekartzen zen urrea garraiatzen erabiltzeko. Duarte Pacheco Pereirak, 1508. urteko *“Esmeraldo de Situ Orbis”* eskuizkribuan, honela deskribatzen zituen saltzaile ibiltari horiek: *“(…) ibai honetan gora ehun legoa edo gehiagotik etortzen dira... esklabo asko, behiak, ahuntzak ekarriz (…) Hori guztia gatzaren truke saltzen dute bertakoek, eta gure itsasontziek gauza horiek erosten dituzte kobrezko eskumuturrekoen truke, hemen oso estimatuak baitira, letoizkoak baino gehiago; zortzi edo hamar besokoren truke esklabo bat lor dezakezu”* (DOBSON eta KINGSLEY, 2011).

Esklaboek ezberdin balio zuten sexuaren, adinaren eta gorpuzkeraren arabera. 1479an, Liberiako kostaldean, emakume esklabo bat eta haren semea eros zitezkeen barberu-bazina baten eta letoizko hiruzpalau manillen truke.

Izatez, indigenekin egiten zen merkataritza Afrikako herriak arpilatzen modu bat baino ez zen. Ghanakoaren moduko merkataritza-instalazio horiek postu militar go-tortuak ziren; *“izan ere, bestela, egunez salerosketan jardun zuten indigena berberak, merkataritza guztiak erailko zituzten gauez”* (SOMBART, 1993:85).

1504 eta 1507 artean, Minako terminalak 287.813 manilla inportatu zituen Portugaldik; are gehiago, 1518an, itsasontzi bakar batek 13.000 manilla garraiatu zituen. Garai hartan, Schertz familiak egindako manillak hartzen ziren hoberentzat eta eredu ziren gainerako fabrikatzaileentzat. Manuel I.aren erregealdian, Flandriatik 1.250 tona manilla eta gopor inportatu zituzten Afrikako merkataritzarako. Aldi hartan, urtean 130.000 pieza iristen ziren Afrikara (IBAÑEZ, 2005: 42-45).

Manillen salerosketa isilpekotasun handiarekin egiten bazen ere, askotan zaila zen informazioa gordetzea, eta sarri agertzen da barne-agirietan. Horrela, Magallanes eta Elkanoren espedizioan, indigenekin trukea egiteko, letoizko 2.000 manilla eta kobrezko beste hainbeste zeramatzatela badakigu (IBAÑEZ, 2005: 42-45).

1547ko urte amaieran, manillen inportazioa gainbeheran hasi zenean, Portugaleko Koroak schertztarrekin zeukan akordioa eten zuen, ez baitzituzten prezioak jaitsi nahi. Flandriako faktoreak beste kontratu bat ezarri zuen fuggertarrekin, Afrikako merkataritzarako bideratutako manillak erosteko: *“(…) ongi landuak eta leunduak eta Mina eta Gineako merkataritzarako metal egokiz eginak, salerosketa horietarako beti erabili izan diren neurri, mota eta perfekzioak eta ohiko pisuari dagozkionak: Minako manillak,*

ehun 'arrate'ko 160 gutxi gorabehera, eta buru leun eta ongi leunduekin 'Tacoais' deitzen direnak, eta Gineakoak ehun 'arrate'ko 190 edo 200..." (IBAÑEZ, 2005: 42-45).

Horrela, mota ezberdinetako manillak fabrikatu zituzten, inguru ezberdinetan saleros-teko. 1513 inguruan, manillek 312 g inguruko pisua izaten zuten, baina beranduago, 1547an, manillek 281 g pisatu behar zuten San Jorge de Minako salerosketetarako, eta 241 g Ginea kostaldeko gainerako tokietarako. Zifra horiek agerian jartzen dute manillen pisu eta balioaren beharrezko joera, Europako txanponekin gertatzen zen moduan (IBAÑEZ, 2005: 42-45).

1549an, amaitu egin zen Anberestik egiten zen inportazioa eta manillen hornidura-ara-zoak hasi ziren. 1604tik aurrera, Amsterdamek hartu zuen Anberesen lekua eta, pixkanaka, merkataritza ingelesa, frantsesa eta, bereziki, holandarra hasi zen; XVII. mendean portugaldarrena ordezkatu zuen.

XVIII. mendean ingelesak izan ziren manillen ekoizle nagusiak. XVI. menderako egiten zituzten Bristol-en, geroago Liverpoolen eta XIX. mendean, masiboki, Birmingham-en.

Manilla portugesen testuinguruan, Getariako hondoratzekoak, 1524 ingurukoak, esan dugun moduan, bat datoz Flandriatik Sao Jorge da Mina gaztelurako esportazioak bizi zuen intentsitate handieneko garaiarekin.

Elkanori monumentua Getariako itsasorako atearen plataforman. Antonio Palaok brontzez egina. Irudia: Ana Benito.



3.11. GETARIAKO MANILLAK

Iturritxikiko ontzi-aztarnako manillek ezaugarri zehatz batzuk dituzte. Bitxiena da amaiera aldean ez daukatela bat-bateko zabalgunerik, diametroa progresiboki eta gradualki hazten doa muturretarantz, eta horrek itxura erregularragoa ematen die.

Aztarnategi horretan 313 manilla inbentariatu ditugu. Horietatik, deformatu gabeko 283 ale oso ikertu dira, eta batez beste 305,79 g-ko pisua, 103,4 mm-ko gehienezko lodiera eta 86,9 mm-ko altuera dituzte. Erdialdeko batezbesteko diametroa 11,9 mm-koa da (11 eta 16 mm—artean). Beste mota berri bat izan zitekeela pentsatu genuen hasieran, ordura arte ezagutzen ez zena, baina Denk-ek duela gutxi egindako ikerketan *Tacoais* motan (manilla portugez primitiboak) sartzen ditu, Cabo Verdekoak bezala (DENK, 2020: 232-234).

Ikertutako manillen batezbesteko pisua oso ezberdina da 1587 eta 1588 artean berreskuratutako enbetezbestekoarekin alderatuta; horiek 283 g eta ia 306 g indusketan berreskuratutakoek. Urpean lau mende igaro eta metalaren herdoilketagatik (gardinga) pisua irabazi arren, 23 gramoko aldea handiegia da. Beharbada, dokumentazioak ematen dizkigun datuak, pisuari eta manilla-kopuruari dagozkionak, ez dira guztiz zehatzak izango.

Hala eta guztiz ere, dokumentazioak aurreratutakoa frogatzen dute analisi kimikoek; hau da, letoizkoak direla, moldez eta seriean eginak. Bi manillari egin zaizkie analisiak; bata, hautsia, CENIMen aztertu da eta honoko datuak eman ditu: % 68,6 kobre, % 20,6 zink, % 10,5 berun eta % 0,1 silizio; bestea osoa, 1992ko ekinaldikoa, INASMETen aztertua, eta antzeko datuak eman dituena: % 65,74 kobre, % 23,15 zink eta % 11,11 berun. Oinarriko materialaren mikroanalisiak adierazten digu kobrea eta zinka agertzen direla osaketa-elementu moduan, eta moldean hauspeatutako partikulen artean beruna, eta batzuetan berunari lotutako silizioa eta oxigenoa ere bai (BENITO eta IBAÑEZ, 2005).

Portzentaia horiek konposizio oso soila duten XVI. mende hasierako manilla portugesen balioetara gerturatzen dira: zazpi kobre zati, zinkezko bi eta berunezko bat. Azken hori hasiera-hasieratik gehitzen zitzaion. Ondorengo manillei, Grand Basamekoei adibidez, gero eta berun gehiago gehitzen zitzaion, % 25-30 arte, manillen pisua gehitzeko eta etekin gehiago lortzeko.



Iturritxikiko manillak dituen kupeltxoa. Irudia: Iñaki Gutierrez.

Getariako manillen 305,79 g-ko batezbesteko pisua, bitarteko aldi batekoa izan daiteke, 1513 (312 g) eta 1547 (283,5 g) artekoa, urte horietako pisuak kontuan hartuta; hau da, ziur aski Manuel I.aren erregetzaren amaieraren eta Joan III.aren hasieran. Data horiek dokumentazioak eta ontzi-aztarnatik berreskuratutako Manuel I.aren txanpon portugesak berretsita geratzen dira (BENITO eta IBAÑEZ, 2005).

Tacoais manillak, eta beraz Getariakoak, aitzindarizat har daitezke, *Popo* motakoak baino apur bat handiagoak eta astunagoak. Formari dagokionez, Beningo brontzezko xafra ederretan irudikatuta agertzen diren manillen berdinak dira (DENK, 2020: 77).

Beharbada, Getariako manillak Schertz familiak fabrikatuko zituen; izan ere, urka hondoratu zen garaian, manilla horiek ziren portugaldarrek gehien estimatzen zituztenak.

3.12. MANILLEN TIPOLOGIA ETA TXANPON MODURA ERABILTZEAREN AMAIERA

Txanpon primitibo horien zirkulazio zabala eta hainbat herrialdek (Ingalaterra, Frantzia eta Alemania) fabrikatu zituztela kontuan hartuta, forma, neurri eta pisu askotakoak aurkitu ditugu. Hala ere, Europako manillen tipologia Afrikakoena baino homogeneoagoa da, azken horien formek aniztasun handiagoa baitute eta apaindura aberatsak baitituzte, etnia bakoitzak bereak.

Orain arte identifikatutako motei dagokionez, bertakoek darabiltzaten terminoen ugaritasunaren artean (*Abi*, *Atoni*, *Ejema*, *Mkoporo*, *Nkobnkob*, *Okombo*, *Okpowo*, *Onoudu* eta *Popo*) hiru multzo handi bereiz ditzakegu:

1. **Manilla txikiak.** Multzo ugariena da. Manillek 55 eta 66 mm arteko luzera dute eta *Abi*, *Atoni*, *Ejema*, *Okombo* eta *Okpoho* manillak biltzen ditu. Morfologikoki nahiko zabalak dira, muturretan batzuk besteak baino zabalxeagoak. Talde horretan leudeke Birmingham-eko manilla txikiak (60 eta 100 g artekoak), besteak beste, *Duoro* ontzi-aztarnan aurkitutakoak.

2. **Manilla ertainak.** Besteak beste, *Popo* motakoak; 72 eta 83 mm arteko luzera eta 120 eta 130 g arteko pisua dute. Zabaltzea ez da aurrekoena bezain nabarmena. Ziur aski, Nanteseko (Frantzia) lantegietan ekoitzi eta Boli Kostan banatuak izango ziren.

3. Manilla handiak. *Mkporo* eta *Tacoais* motakoak daude multzo honetan eta, hurrenez hurren, gehienez 98 eta 105 mm-ko zabalera dute. Gehienbat Flandrian eta Alemanian ekoiztutako manilla portuges primitiboak ere multzo honetan leudeke. Gainera, azken horiek dira pisu handiena dutenak, 300 g ingurukoak; *Mkporo* motakoak txikiagoak dira, 250 g ingurukoak. Loditze jarraitua dute, muturretan nabarrena dena.

1911tik aurrera, manillek ez zuten balio legalik, baina zirkulazioan jarraitu zuten. 1919an, bertakoen artean manillak erabiltzeko baimena ematen zuen *Manilla Currency Ordinance* (Manillen Zirkulazio Ordenantza) izeneko ordenantza eman zuten. 1948ko abuztuaren 30ean, zirkulaziotik kentzen hasi ziren. 1948ko azaroan, pertsona bakoitzak 200 manilla jasotzeko baimena eman zuten, zeremonia-erabileretarako; eta azkenik, 1949ko apirilaren 1n, manillak jada ez ziren legezkoak, bostehun urtetik gora zirkulazioan izan ondoren (IBAÑEZ, 2005: 42-45). Dena den, gaur egun Afrikako azoka eta bazarretan aurki ditzakegu, Egiptotik Senegalera.

Haren irudiak sinbolikoki iraun du Biafrak 1968 eta 1969 artean igorritako txanpon eta billeteetan, baita Nigeriako billeteetan eta Boli Kosta, Kamerun, Biafra eta Nigeriako zigiluetan ere.

Manillak eta kauriak agertzen diren Nigeriako billeteak eta Biafrako txanpona. Irudia: numismaticamartell.com



3.13. PERTZAK

Gainera, urkek kobrezko pertzak ere garraiatzen zituzten salgai moduan, eta dokumentazioan ere aipatzen dira. Iturritxikin, erabat konkrezionatutako bi multzo aurkitu ditugu. Haietako bat zaharberritu ondoren hiru pertz-mota zeudela jakin ahal izan dugu: bata bestearen barruan sartuta garraiatzen ziren, lastoaren edo espartzuaren moduko landare-fibra batez bananduta, kolpeak moteltzeko. Zeharo meheak ziren. Kanpokoak, handienak, 1.220 g pisatzen ditu eta 348 mm-ko diametroa dauka, tartekoak 960 g-ko pisua eta 318 mm-ko diametroa eta barrukoak, txikienak, 760 g-ko pisua eta 268 mm-ko diametroa (BENITO eta IBAÑEZ, 2005a: 71-72). Deformazioak zuzentzeko eta itxura estetikoa hobetzeko, eskuz mailukatzen zituzten pertzak, eta emandako kolpe arinen ondorioz sortutako markak agertzen dira gainazaleko zati batzuetan.

Berreskuratutako pertzen kopurua manillaren aldean oso txikia den arren, arestian aipatutako 1587ko agirian “... *kobre kantitate bat orritan eta pertzatan...*” berreskuratu zirela esaten da (SAO: AG, 204. paper-sorta, 13. folioa). Hau da, beharbada, nahiz eta ez den zehazten zenbat ziren, kopurua esanguratsua izango zen.

Dokumentazioan hain ezagunak ez diren arren, Getarian aurkitutako moduko hainbat neurri eta formako pertzek ere manillen diru-funtzio berbera izan zuten eta, kasu horretan bezala, itsasontzi bereko zamaren zati izan ziren.

Arestian aipatu dugun moduan, Anberesetik Afrikako merkataritzarako inportatutako elementu nagusiak manillak eta goporak ziren. 1547an barberu-bazinak, pixontziak eta eltzeak gehitu ziren. Pixontziek 907 g pisatzen zuten eta eltzeek 3.175 g.



Konkrezionatutako pertz-multzoaren ertzaren xehetasuna. Irudia: Giorgio Studer.



Zaharberritutako hiru pertzak bata bestearen barruan sartuta. Irudia: Juantxo Egaña

XVII. mendean, nahiz eta holandarrek portugaldarrak ordezkatu zituzten Ginearekin zuten urre-merkataritzan, ordura arte erabilitako bi txanpon primitibo motak mantendu zituzten: manillak eta goporrak edo pertzak. Azken horietan aldaera batzuk sartu zituzten; besteak beste, *Neptuno* ospetsuak. Zenbait neurritako kobrezko ontzi oso zapal horiek palma-olioa gordetzeko erabiltzen zituzten eta hilobietako ostilamenduaren zati ere baziren (BENITO eta IBAÑEZ, 2005a: 72).

3.14. BESTE OBJEKTO BATZUK: PITXERRA

Ekaitz bortitz bat sartu zelako, 1992ko azaroan zapuztutako indusketan, beste objektu batzuen artean pieza berri bat aurkitu genuen: pitxer bat; geroago, hondoko itsasoaren indarrak mugituta edo estalita, galdu egin genuen, une hartako aztarna gehienak bezala.



Iturritxikiko pitxerra edo kafeontzia.
Irudia: Iñaki Gutierrez.

Zorionez badauzkagu argazki batzuk. Nahiz eta zapalduta egon, pieza osorik zegoen eta gontz bidezko tapa tolesgarria zuen. Letoi, kobre edo peltrezkoa izango zen. Ziur aski, kafeontzia, txokolate-ontzia edo garagardo-pitxerra izango zen.

Zamaren beste material batzuekin -adibidez, pertzekin- batera agertzeak merkatutatutako beste produktu bat zela pentsarazten digu. Dena den, beste aztarnategi batzuetan bezala, eskifaiaren ostilamendukoa izatea ere ez dago bazterterik.

Lehenengo pitxerrek normalean ez zuten taparik, baina jartzen hasi ziren edukia (elikagaiak edo edariak) intsektuetatik babesteko eta, bide batez, izurrien edo beste gaixotasun kutsagarrien transmisioa saihesteko.

Arestian aipatu dugun moduan, Xoven (Lugo) hondoratutako *Honor* ontzitik Erdialdeko Europako tipologia zuen pieza bat erauzi zuten (peltrezko era askotako baxeraz gain); Iturritxikikoaren antzekoa da -batik bat heldulekua, gontzak eta tapa-, baina Xovekoaren oinarria handiagoa da (ROBERTS, BENAVIDES eta GADD, 2014: 18-22).

Bada beste pieza bat, espainiar txarro bat, antzeko egikera duena baina eztainuzkoa, forma poligonalekoa, ertz markatuak dituena eta tapa galduta duena. Ziur aski, Getariakoaren garai berekoa, gutxi gorabehera 1510ean datatua. Oria ibai-ahoan aurkitu zuten, Orio II mea-ontziaren indusketan (IZAGUIRRE, 2004: 116).

Hiru pitxerrek antzeko gontza daukate, bi bolatxotan amaitzen den goiko lodiunearekin. Lehenengo biak, eta beharbada baita Oriokoa ere, Erdialdeko Europakoak, Alemaniako antzinako Inperiokoak, direla pentsatzen dugu, non kobre, letoi eta eztainuaren meatzaritza funtsezkoak ziren, lehen aipatu dugun moduan.

Mary Rose itsasontzia, Henrike VIII.aren itsas armadakoa, 1545ean Solent-eko itsasartean hondoratu zen; gerora, haren ontzi-aztarnaren ontzigain nagusian peltrezko pitxer bat, pinta bat ardoko neurrikoa, berreskuratu zen. Getariakoa baino txikiago da, 150 mm-ko altuera du, eta fabrikatzaile baten marka dauka estanpatuta. Pieza ingelesa izango da, ziur aski. Berun-kantitate handi horrek lagundu zuen, zorionez, pitxerra egoera onean kontserbatzen da (MARY ROSE MUSEUM).

3.15. MERTZERIAGAIK: ORRATZAK ETA TITAREAK

Iturritxikiko ontziko zamaren beste zati bat mertzeriagaiak osatzen zuten; batez ere orratzak ziren, eta dokumentazioan ere agertzen da haien berri. Orratzak beti C sektorean aurkitu izan dira: bakarka, milaka, piloak osatuz edo beste material batzuekin batera konkrezionatuta.

Hainbat neurritakoak dira, gutxi gorabehera 3,5 eta 6,5 mm artekoak, baina guztiek alanbrearekin bi itzuliz osatutako burua dute eta esmerilatutako punta batean amaitzen da.

Erabilera asko zituzten, jakina: oihalak eta larruak josteko, paperezko orriak lotzeko, bitxigintzako osagarri moduan, ziri-parpaila egiteko, itsas modelismorako eta ontzien belak konpontzeko, ia-ia gaur egun erabiltzen ditugun moduan.

XVI. mendean, orratzak letoizko alanbrearen fabrikazioaren azpiproduktu garrantzitsua ziren; artile-industriak eskaera oso handia egiten zuen, kardak egiteko erabiltzen baitzituzten. Pieza txiki horiek poliki-poliki egiten zituzten emakumeek eta umeek. Kardatzeko alanbrea, orratzak nahiz belarriak Dortmund eta Essen hiri inperialen inguruko burdinoletan ekoizten zituzten (KELLENBEZ, 1977: 109).



Orratz batzuen argazkia, eta XVI. mendeko agiri batzuk lotzen dituen orratza. Irudia: GPAH.

Testuetan agertzen den moduan, letoizko alanbrea upeletan sartuta ere garraiatzen zuten urkek, nahiz eta arkeologikoki ezin izan dugun egiaztatu. Baliteke, guztiak 1587an berreskuratzea edo oraindik zaharberritu gabe dauden konkrezioaren bateko zati izatea.

Getariakoen egikera berdinekoak diren beste orratz batzuk aurkitu ditugu Oñatiko Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoan, XVI. mendeko Hondarribiko dokumentuak lotzen.

Forma bakun horrek historian zehar iraun zuen, eta Euskal Herriko aztarnategi erromatarretan ere aurkitu izan da (URTEAGA, 2002: 45). Baita XIX. mendekoetan ere, adibidez, Igarondo aztarnategiko (Tolosa) soldadu napoleondarren hil-jantzietan agertzen zirenak. Gaur egun ezagutzen dugunaren moduko buru esferikodun orratzen makina bidezko ekoizpen industrialari XVI. mendean hasita bazegoen ere, XVII. mendean izan zuen loraldia Ingalaterran.

Urkak, orratzez gain, beste mertzeriagai batzuk zeramatzen; besteak beste, titareak. Ale bakarria aurkitu genuen, eraztun-motakoa, hau da, hatz lodiaren punta arriskuan uzten zuena. Kobre-aleazioz egindakoa da (beharbada letoizkoa izango da, manillak bezala). Josketa-lantegietan eta etxeetan erabiltzen ziren, gaur egun moduan. Baina beste erabilera batzuk ere bazituzten: material lodietan zehar -adibidez, itsasontzietako olanak- jostorratzei bultzatzeko, oinetakoak, larruzko poltsak eta ontzian erabiltzen ziren material bereko beste pieza batzuk konpontzeko.

Aurreko elementuari buruz esandako bera esan behar dugu: hain bakuna denez, antzeko titareak aurkitu ditzakegula, bai testuinguru erromatarretan, bai Erdi Aroan eta Aro Berriko lehen mendeetan.

Mary Rose ontziaren hondoratzetik berreskuratutako hamahiru titareen artean, eraztun-motako hamar Getariakoaren oso-oso antzekoak dira. Alemanian fabrikatu zituzten eta beharbada Nurenbergeko lantegietakoak ziren, Iturritxikiko ontziak eraman zitzakeenak bezala agian (MARY ROSE MUSEUM).

Urka hondoratu eta mende batzuetara, 1747an, *Maidstone* ontziaren hondoratzean (Vendee, Frantzia), Getariakoen antzeko orratzak eta titareak aurkitu dira. Itxura batean eskifaiaren ekipamenduaren parte ziren eta arropak eta ehunak konpontzeko erabiltzen zituzten (L' HOUR eta VEYRAT, 2005: 63).



Getariako titarea.
Irudia: Juantxo Egaña.

3.16. ITSASONTZIKO BESTE OBJEKU BATZUK

Orain arte, Iturritxikiko urkaren zamari zegokion materiala aipatu dugu. Hemendik aurrera uretatik berreskuratutako pieza batzuei buruz arituko gara: eskifaiarenak eta itsasontziarenak berarenak.

3.16.1. Mapak egiteko konpasa

Nazioarteko finantza garrantzitsuak mugitzen zituzten XVI. mendeko bidaiak luze-tarako, zama handiak eramateko itsasontzi sendoez gain, teknologia aurreratua behar zuten, ibilbidea planifikatu ahal izateko eta nabigazioaren egoera ezagutzeko. Horretarako funtsezkoak izan ziren nabigazio-tresnak; besteak beste, astrolabioak, iparrorratzak (itsas konpasak) eta mapak egiteko konpasak.



Iturritxikiko konpasa gaur egun gure itsasontzian erabiltzen dugun konpasaren alboan, Getariako itsas mapa baten gainean. Irudia: Juantxo Egaña.

Iturritxikiko aztarnategiko pieza berezi eta bikain bat, indusketako harribitxia, mapak egiteko konpasa da. Kontserbazio-egoera oso onean dago, fabrikatu berria dirudi. Eszisiiodun dekorazioa dauka orratzen goiko aldean; horiek apur bat kurbatutako mutur batean amaitzen dira, eta beste aldean, zirkuluerdi bat osatuz elkartzen dira gontz txiki baten bidez, neurketak errazteko.

Pieza oso garrantzitsua delako, analisi kimikoak, oraingoan, prozedura ez-suntsitzailerak jarraituz egin zituen Salvador Rovirak Madrileko ICRBN-n. Pieza letoizkoa da: % 86,39 kobre, % 11,63 zink, % 0,890 eztainu, % 0,120 berun, % 0,622 nikel, % 0,142 burdina, % 0,045 antimonio, % 0,109 artseniko eta % 0,073 zilar dauka. Tresna zientifikoetan letoia oso material ohikoa zen Erdi Aroaz geroztik, korrosioarekiko erresistentzia eta propietate antimagnetikoak dituelako.

Itsasontzietako zubietan edo pilotuaren kamarotean, konpasak itsas mapetako distantziak neurtzeko balio zuen. Tresna horrek, gaur egun erabiltzen dugunaren oso antzekoa denak, distantziak itsas mapetan agertzen den eskalara aldatzeko balio du, eta horrela, egin beharreko ibilbideak eta nabigazio-norabideak prestatzeko (MARTIN, 1988: 82).

Munduan zehar egindako indusketetan oso ale gutxi aurkitu dira. Horien artean daude XVI. mendeko batzuk; besteak beste, Galiziako Corcubion itsasadarrean hondoratutako *San Jeronimo* galeoian erreskatatutakoa eta 1588an hondoratutako Itsas Armada Handiko *Trinidad Valencera* ontzian berreskuratutakoa (MARTIN eta PARKER, 1988: 47). *Bom Jesus* ontzi-aztarnan zenbait konpas aurkitu dituzte. Kobre-aleaziozkoak direla diote (letoizkoak pentsatzen dugu) eta antzeko apaindurak dituzte, baina orratzak meheagoak eta luzeagoak dira eta hondatuagoak daude. *Mary Rose*koan Getariakoaren oso antzekoak diren bi konpas aurkitu zituzten. Zurezko kutxa baten barruan zeuden, pilotuaren kamarotean (izan ere, bere kamarotea izatea justifikatzeko bezain garrantzitsuz hartzen baitzen pilotua). Ziur aski Herbehereetan eginak izango ziren, Iturritxikikoa bezala. Ikusten ari garen moduan, urte gutxiren buruan gertatutako bi hondoratze horiek amankomunean dituzten elementuen kopurua guztiz esanguratsua da.

XVII. mendekoak dira 1622an Floridan (Estatu Batuak) urakan batek hondoratutako Atocha galeoiko konpasak (MARY ROSE MUSEUM); Iturritxikikoaren antzeko eszisiiodun dekorazioa dauka.

Oraingoz aurkitu ez ditugun arren, Flandriako urkan izango ziren iparrorrazak eta astrolabioak ere, *Bom Jesus* ontzi-aztarnan bezalaxe. Arabiarrek garatutako asmakizun horiek, ibilbidea eta egindako distantzia zehazteko balio zuten, gorputz astronomikoen (adibidez, eguzkia eta iparrizarra) posiziotik abiatuta (CHIRIKURE, SINAMAI, GOAGOSES, MUBUSISI eta NDORO, 2010: 49-50).

Zenbait astrolabio, puntadun itsasketa-konpas eta berunezko zundak berreskuratu zituzten *Nossa Senhora dos Mártires* itsasontzi handian. Luzeran 40 m-tik gora neurtzen zuen eta 800 pertsonako eskifaia zeraman. Tajoren ibai-ahoaren sarreran hondoratu zen, 1606an, Indiatik itzuleran (BASS, 2006: 148-151).

3.16.2. Itsasketa-zunda edo zunda-buru

Aztarnategiko konkrezioetako batean, zaharberritu ondoren, itsasketa-zunda edo zunda-buru bat zegoela ikusi genuen, belarri bat eta beste pieza batzuekin batera. 10,3 cm-ko altuera eta 3,7 cm-ko oinarri kamutsa ditu, eta ez du azpiko zulorik.

Itsasoko sakonerak, hau da, itsasontziaren eta itsas hondoaren arteko distantzia bertikala, neurtzeko tresna bat zen. Horretarako, sondaleza bat lotzen zioten zuloan, hau da, besaldi bakoitzeko egindako korapilo banarekin graduatutako soka bat. Normalean kostaldean erabiltzen ziren, abiadura motelarekin, 20 besaldi (36 m inguru) arteko sakoneratan, eta 3 eta 6 kg arteko pisua izaten zuten.

Askotan azpialdean hutsunea izaten zuten, gantza edo sustantziaren bat sartzeko, eta horrek balioko zien itsatsitako lagin txikiak aterata, jalkinen konposizioa zehazteko (hondarra, lokatza, legarra...) eta hondoaren kalitatea ebaluatzeko.

Batzuetan irristailuari (itsasontziaren abiadura neurtzen zuen tresna) ere laguntzen zioten, barquillaren ordezt erabilita, korrante-lekuetan nabigatutako distantzia neurtzeko.



Iturritxiki ontziko zunda.
Irudia: Juantxo Egaña.

Oinarrizko forma luzekara hori, dagoeneko Erromatar garaian erabiltzen zuten Mediterraneoan, eta ia aldaketarik gabe mantendu zen XVI. eta XVII. mendeetara arte. Zunda piramidalak edo zilindrikoagoak eta beheratuak ere sortu ziren, baita azpialdeko zuloan apaindura dutenak ere. Dena den, mota bakoitzak ez du kronologia zehatz bat adierazten, itxura batean.

Pisu ezberdineko zundak zeuden, neurtu beharreko sakoneraren arabera. Itsas zabalean, ur sakonetan, 6 kg-tik gorako pisua eta 200 besaldiko luzera (360 m) izan zezaketen. Hala ere, ohikoenak kostaldeko zundak ziren (Getariakoa, adibidez). Eskuko zundak deitzen ziren, 20 besaldi (36 m) arteko sakonerak neurtzeko balio zuten eta 2 eta 7 kg arteko pisua izaten zuten.

Tortugas-eko (Florida), *Bom Jesuseko* eta 1622an hondoratutako *Nuestra Señora del Rosario* ontzi-aztarnetan ere aurkitu zituzten tamaina txikiko kostaldeko zunda batzuk. VOC *Batavia*-ren ontzi-aztarnan (Australia mendebaldean hondoratua, 1629an), eba-kidura zilindrikoko nahiz triangeluarreko zundak aurkitu zituzten, 2,55 eta 7,2 kg artekoak. Badira gehiago *Atocha eta Margarita* galeoietan, oinarrian gantzarentzat hutsune bat dutenak (STEMM, GERTH, FLOW, LOZANO eta KINGSLEY, 2013: 36).

3.16.3. Eskifaiaren beste objektu batzuk

Aztarnategiko beste objektu askoren artean, **kutxatxo edo pilula-ontzi txiki** bat nabarmendu nahi dugu. Zentimetro gutxiko pieza horri lau oinetako bat baino ez zaio falta. Moldez egina dago, kobre pixka bat duen eztainu eta berunezko aleazio batekin (Madrileko ICRBNen Salvador Rovirak aztertua, metodo ez-suntsitzailen bidez). Oktogono-forma arinki edertzen duen apaindura dauka. Pieza horretan, manilletan ez bezala, argi eta garbi nabarmentzen da moldearen loturaren marka. H. Kellenbenzen esanetan (2.000: 243), fuggertarren faktoreen ostilamenduetan hautsak, eta beste sustantzia batzuk, gordetzeko kutxatxoak agertzen ziren, honen antzekoak agian.

Paper-labana bat ere berreskuratu genuen. Altzairuzko sorbatza galduta du, baina zur tropikalezko kirtenak letoizko inkrustazioak dauzka hirusta-formako apaindurak eratuz. Aurrez aurre dauden erbi-txakurren buruen formako letoizko bi irudixok ematen diote azkena.

Eltze edo pertz txiki bat da beste pieza esanguratsu bat; bi helduleku ditu eta, ziur aski, brontzekoa edo letoizkoa izango da. Tripodedun oinarri batean amaitzen zen gorputzaren zati bat galdua du, eta Saint-Quay-Portrieuxeko (Côtes-d'Armor, Frantzia) hareatzen osorik aurkitutako ale baten oso antzekoa da. Antzeko formak aurkitu dira 1339an Gellenwrack-en (Alemania) hondoratutako ontzian, haietako bat Lübeck hiri-bilduaren markarekin. Ontzian janariak berotzeko balio zezakeen edo, bestela, itsas organismoetatik babesteko, kroskoan aplikatzen zen nahasketa desegiteko (L' HOUR eta VEYRAT, 2005: 103 eta 282).

Ez hain antzekoa, baina itxura berdintsukoa da, *Mary Rose* ontzian aurkitutako eltzea: kobrezkoa eta oinarria tripode-formakoa. Moldearen marka oso argiak ditu; baita ertzaren ingurua soldadura bidez konpondu izanarenak ere. Tamaina txikikoaenez, 2,6 litro ingurukoa, ofizialentzat -ez eskifaia arruntarentzat- haragia prestatzeko erabiliko zutela pentsatzen da (MARY ROSE MUSEUM).

120

2.



1. Iturritxikiko paper-labana, letoizko dekorazioa duena. Irudia: Juantxo Egaña.
2. Iturritxikiko kutxatxo edo pilula-ontzia. Irudia: Juantxo Egaña.
3. Iturritxikiko eltzea. Irudia: Juantxo Egaña.

1.



3.



3.16.4. Txanponak

Bi txanpon baino ez ditugu aurkitu. Bata, 1990eko indusketa-ekinaldian aurkitutako Alfontso V.a Aragoikoa eta Alfontso I.a Siziliakoaren (1416-1458) *dinero* bat. Aurkian ALFONS:D:GR idazkuna eta arrano baten irudia dauzka, eta ifrentzuan REX:SICILI idazkuna eta bi eraztunez inguratutako armarrari baten irudia. Urka hondoratu baino dezente lehenagokoa bada ere, kontuan izan behar da garai hartan, modu batean gaur egun bezala, txanponek iraupen luzea izaten zutela.

Beste txanpona Manuel I.a Portugalgoaren erregetzako (1495-1521) *cetil* bat da. Aurkian (EMA)NVEL.R.P.ET.AD idazkuna eta harresidun gaztelu baten eta olatudun itsaso baten irudia dauzka, eta ifrentzuan (EMA)NVEL.R.P.(ET) idazkuna eta armarrari baten irudia. Beste objektu batzuekin batera, zaharberitutako konkrezio baten zatia zen (BENITO eta IBAÑEZ, 2005a: 78-79).

Azken txanpon horri esker finkatu ahal izango ditugu urkaren hondoratzearen ertze-tako datak; orain baieztatu dezakegu ez zela 1495 baino lehen hondoratu, eta seguruenik Manuel I.aren erregetzaren amaiera aldera gertatuko zela; aipatutako dokumentazioak ere hori berresten du.

Bestalde, esan dezakegu, ziur aski, merkataria eta eskifaiaren zati bat portugaldarrak izango zirela, ikusiko dugun moduan, eta Anberesen flandestar urka bat pleitatuko zutela, kobre-salgaiak eta eratorriak Europatik Afrikara garraiatzeko.



Alfontso V.a Aragoikoa eta Alfontso I.a Siziliakoaren (1416-1458) *dinero*aren aurkia. Irudia: Juantxo Egaña



Manuel I.a Portugalgoaren erregetzako (1495-1521) *cetil*aren aurkia eta ifrentzua. Irudia: Juantxo Egaña.



3.17. URKAK ZERAMAN ARMAMENTUA

Itsasontziak artilleriaz gogorki hornituta egoten ziren, garai hartako itsasoetan ohi-koak ziren itsaslapurretatik eta ontzi etsaien erasoetatik babesteko; gainera, edozein matxinada gelditzeko balio zioten kapitainari. Horrez gain, ontziko eskifaia ezpata eta eskuko kanoiez armatuta zegoen.

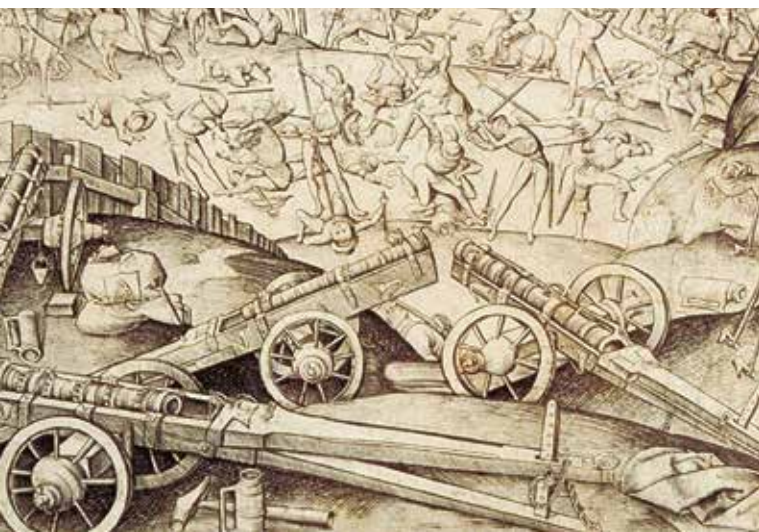
3.17.1. Kanoiak: bonbardak

Urkak armamentu esanguratsua zeraman; besteak beste, bonbardeta, bonbarda-ganberak eta eskuko kanoiak, eta horiekin batera aurkitutako munizio ugari, nola ez. Pieza militarren multzo hori esku-hartze arkeologikoetan berreskuratu zen, eta oso konkrezio-natuta dagoenez, zaila da katalogatzea eta ekoizpen-zentroren bati atxikitzea. Javier Lopezen esanetan (bide batez, eskertzen diogu emandako informazio guztia), batik bat XV. mende amaieratik XVI. mendeko bigarren hamarkada bitartean erabili ziren eta, beraz, bat dator urkaren kronologiarekin.

Normalean, artilleria hori ez zen izaten itsasontziaren zati osagarria, bidai zehatz baterako jartzen zen ontzian eta kendu egiten zen ontzia portuan lotzean.

Bonbardak, ateratzen zuten burrunba izugarriagatik *trumoi* izenarekin ere eza-gutzen zirenak, XV. mendetik erabiltzen ziren. Egikera primitiboa duten atzekargako kanoi horiek bi osagai zituzten: batetik, hodia (burdinazko edo brontzezkoa), tiro egitean jaurtigaia abiatzen zen zatia; bestetik, zati mugikorra, hau da, burdinazko

ganbara, bolboraz kargatu ostean hodiari ezartzen zitzaiona eta, orokorrean, kalibre eta luzera txikiagoa zituena. Bi zatiak sokez elkar lotuta geratzen ziren txertatutako uztaien bidez; horiek, gainera, kanoia altxatzeko ere balio zuten.



Irudia. Israhel Van Meckenem alemaniarraren *Judit Holofernesen buruarekin* grabatuaren zati bat, 1495 ingurukoa; bertan, lau kanoi ikusten dira Getariakoen antzeko bi gurpileko kanoi-gurdien gainean. (Spencer Arte Museoa). Javier Lopezen aditasunez (Javier Lopez, 2011: 459).

Bonbarda handiak pieza oso handiak ziren, sei tonako pisua ere izan zezaketen. Ze-haztasun handirik gabeko artilleria ziren eta, teorikoki, irismen handia bazuten ere, tiro-eraginkortasuna 100 eta 200 m artekoa zen, batez ere, jaurtigaiak etsaien itsasontzien urpeko aldera iristen baziren.

XV. mendean, itsasontziak artilleriaz hornitzea orokortu zenean, eta XVI. mendearen zati batean, bonbardak ziren artilleria nagusia merkataritza-ontzietan. Bestalde, XV. mende amaieratik zati bakarreko aurrekargako kanoia merkaturatu zen, hau da, Errenazimentuan ohikoa izango zen kanoia. Arma horiek arinagoak eta ziurragoak ziren, baina denbora batez espazio militarra bonbardekin partekatzen jarraitu zuten. XVI. mende hasieran, gainera, burdinurtuzko kanoiak fabrikatzen hasi ziren; besteak beste, 1519an Karlos I.a erregea Espainiara zekarren *Engelen* ontziak eta *Mary Rose* zeramatzatzenak. Brontzezkoak baino merkeagoak ziren, burdin mea merkeagoa zelako eta lortzeko errazagoa, eta orokorrean, lantzeko errazagoak ziren, ez baitzuten apaindurarik izaten (LOPEZ, 2011: 267-273).

Urkaren hondoratzearen garaikidea izan zen Magallaes eta Elkanoren espedizioan, itsasontziek, beste kanoi batzuez gain (adibidez, kulebrinak eta falkoneteak), hiru bonbarda handi zeramatzaten.

Bonbardak ontzigainean, kanoi-gurdi deituriko ohol lodi baten gainean, muntatzea zen ohikoa; horrek uztai batzuk zituen bonbarda hari errazago lotzeko. Hala ere, gutxi landutako prozedura horrek ez zuen uzten pieza makurtzen eta, ondorioz, ezta tiro-angelua ere (OLESA, 1968: 280-290). Kanoi-gurdiak garapenarekin –hasieran bi gurpil gehitu zitzaizkion eta ondoren lau– haren ibilbidea pixka bat alda zezaketen. Besondoak ezartzeari esker kanoia goratu zitekeen; izan ere, eranskin horiek ziren fustearen gainean jartzen zirenak. Horrek asko hobetu zuen tiroen eraginkortasuna.

Armen eraginkortasunerako funtsezkoa zen kondestablearen papera, haren gain baitzeuden artilleria, munizioak eta bonbardariak. Diego Garcia de Palacioren 1587ko *“Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos”* (*“Ontziak ongi erabiltzeko eta gobernatzeko itsasketa instrukzioa”*) (2. zatia, XXIX. atala) liburu interesgarri eta deskribatzailean, bonbardak (liburuan *“ganbaradun pieza irekiak”* dio) ontzigainean nola jartzen ziren irakur dezakegu:

“Ganbaradun pieza ireki guztiak ontzigainean egon behar dute, izan ere, azpian badaude, barruan geratzen den keak ongi ikustea galarazten baitu. Beraz, horiek eta ‘ber-soak’ (kulebrina txikiak) brankatik poparako ‘toldetan’ (babeserako hegalak) jarri behar dira, eta itxiak, ipurtondodunak, ahotik kea botatzen dutenak, trebezia gutxienean artilleriei utzi: eta ontzitik kanpora ontzigaineko alboetan, bata bestearen aurrean, eta bonbardari trebe bakoitzaren gain halako bi jarri daitezke, eta ahoak estalita izango ditu, larru batekin ondo bilduta, ontzia albo batera dagoenean itsasoko urik edo euri-urik sar ez dakion...”

Arestian aipatu dugun moduan, burdinaz eta kobreurtuz fabrikatutako armak baziren arren, Getarian aurkitutako guztiak burdinurtuz egindakoak dira. Oinarrizko bi prozedura zeuden fabrikatzeko. Lehenengoan, maisu-errementariak, sutegian, egin nahi dugun bonbardaren luzera bereko zurezko egitura baten gainean, piezari luzeran mihiztatutako burdinazko barrak jartzen zituen, eta haiekin osatzen zuen hodiaren arima. Barra horiek elkar lotzeko eta sendotzeko, eraztun-indargarri gori batzuk sartzen zitzaizkien zeharka, eta hoztean, egitura sendo mantentzen zuten. Batzuetan, uztai-indargarri batzuk soldatzen zituen goratzeko uztaiak jartzen zizkieten tokian. Prozedura horrek upelen fabrikazioa gogorarazten du; izan ere, piezari sendotasuna emateko, upel-ohol paraleloak burdinazko uztaien bidez lotzen ziren. Kanoiaren ahoan, forjariak aho-uztaia finkatzen zuen, barrak estali ahal izateko; dena den, haren gainean ere forjatu zitezkeen.

Bigarren fabrikazio-prozeduran, diseinatutako piezaren luzerako xaflak, orri bat edo gehiagokoak, erabiltzen zituen errementariak, zilindro edo hodi moduan; lana amaitzeko, uztaien kanpoko aldean indartzen zuen (LOPEZ, 2011: 241-243).

Azkena emateko, sutegi edo burdinoletan pintura- edo metal-geruza bat ematen zioten kanoiari, piezak hobeto kontserbatzeko. Getarian, aurkitutakoetan ez da geruza hori nabaritzen, gainazalaren egoera txarraren ondorioz.

3.17.2. Bonbardeta

Iturritxikiko bonbardeta neurri txikiko kanoi bat da, metro eta erdi ingurukoa, burdinazkoa eta ohiko uztai-indargarriekin. 1989ko ekinaldian aurkitu genuen, oso konkretio-natuta, kanoi-gurdiari fusionatuta, kono-formakoa, pisu handiko eta bolumen handiagoko gorputz bakarra osatuz. Arazo handiak sortu zizkigun gatz-gabetzeko uretan

sartu beharrak: tamaina handikoa zen eta, gainera, ontzi-aztarnako materialek leku-al-daketa asko jasan behar izan zituzten. Zurak, beharbada, haren kontserbazioari kalte egin dio, hezetasuna burdinara iristea galarazi baitu, baina bestalde, trinko mantendu du. Gaur egun, multzoak osotasunean kontserbatzen zuen atxikiduren geruza pitzatu egin da eta, beraz, lehenbailehen zaharberritu beharra dago.

Itsasontzietan muntatua izateko berariazko forma duen zurezko kanoi-gurdi baten gainean muntaturik dago; lehorrean beste era batera muntatzen ziren. Bitxia da kanoiaren atzealdeak, ganbara egongo zen tokiak, daukan erpin-forma. Ez dugu aurkitu pieza honen inolako ganbararik, -arma handiagoenak bai, ikusiko dugun moduan-, baina oraindik zaharberritzeko dauden konkrezioak garbitzean ager daitezke. Baina badaukagu, ustez, pieza horren munizioa: 8 eta 10 cm arteko diametroko harrizko kanoi-balak.

Ohikoa da horrelako piezak aurkitzea urpeko tes-tuinguruetan. Horrela, David Fernandez Abellaren informazioari esker, garai bereko (XVI. mendea) eta antzeko egikerako beste pieza bat ezagutu ahal izan dugu; handiagoa da, bonbarda bat, kanoi-gurdiaren zur-arrastoak dituena eta Xoveko (Lugo) ontzi-aztarnan aurkitua (CRESPO, 2008).

Bada burdinazko kanoi birakari bat, neurritz bonbardetaren antzekoa, ganbaratik kargatzen zena eta *Belle* ontzi-aztarnan aurkitutakoa. Ontzigaineko arma bat zen eta, harrigarria bada ere, bala bat zeukan kargatuta, ganbara bolboraz beteta eta finkagailua tiro egiteko prest. Itsasontzi hori Arroxe-lan eraiki zuten 1684an eta 1686an hondoratu zen, Texaseko (Estatu Batuak) Matagorda badian (BASS, 2006: 156-160).

Nafarroako Orizko jauregiko horma-pintura. Gutxi gorabehera, 1550eko grisaila. Karlos V.a agertzen da 1547ko Saxoniako gerran. Eskuko armamentua eta kanoiak, nahiz Iturritxikiren garaitsuko armadurak agertzen dira. Irudia: Nafarroako Museoa.



Bonbardeta garbitzen, 1989ko Iturritxikiko indusketa-ekinaldian. Irudia: Ojeda anaiak.



Iturritxikiko bonbardeta igotze-globoekin goratzen. Irudia: Ana Benito.

Bonbardetaren gaur egungo egoera Gordailuan (Irun). Irudia: Juantxo Egaña.

Lisboako Itsas Museoan bonbardeta eder bat dago, Iturritxikikoa baino luzeagoa, baina gurearen forma osoa ulertzeko balio digu.

Gertuago, Donostiako Kontxako badian, INSUB elkarteak bonbarda-zati bat berreskuratu zuen hango uretan; uztai-indargarriak eta goratzeko bi uztai zituen eta Getariako antzeko egikera du ganbarak (IZAGUIRRE, 2004a: 102).

Hiri horretako San Telmo museoan bonbarda bikain batzuk daude. Aski ezaguna da maisu-bonbardarien presentzia, XV. mende amaieratik XVI. mende erdialdera arte, bai Bizkaian (Ermua), bai Gipuzkoako armagintza-herri tradizionaletan, hau da, Deba bailarako forjaketa-lantegietan (Arrasate, Eibar, Bergara eta Soralue; hain zuzen ere, azken horretan zegoen Errege Arma Fabrika).

Baina, Javier Lopezek emandako erreferentzia baliotsuaren arabera, Getariako armen jatorria beste bat da. Puntadun kanoi-gurdi bereziak antza dauka Frisia hegoaldeko (Holanda) Kuinre-ko gazteluko lubanarroaren indusketan aurkitutako bonbardetarekin; gainera, garai berdintsukoak dira, gaztelua 1531n eraitsi baitzuten. Antzeko aleak, neurriari eta kanoi-gurdiaren formari dagokionez, gehienbat Holanda eta Belgikan daude; horietako batzuk antzinako Zuiderzee badiako, -Kuinretik ez oso urruti- hondoratzeetan berreskuratu ziren.

Kanoi-gurdiaren burdina forjatuzko pieza baten antzekotasunak -flandriar errementariak kanoiaren galdategi-zentro garrantzitsuetan fabrikatutako antzekoa- jatorria Europa iparraldean, gaur egungo Belgika eta Holandatik hurbil, duela adieraz dezake. Javier Lopezen esanetan, arma-bilduma hori litzateke Iturritxikiko ontzi-aztarna Herbehereekin lotzeko froga nagusia, jatorri bereko urka flandestar batean muntatua egoteaz gain.

3.17.3. Bonbarda-ganbarak

Ez da bonbarda osorik berreskuratu, baina bai bost ganbara eta goratzeko bi heldulekudun beste bi ganbara txikiago (horietako bat 64 cm-koa eta konkeziorik gabea; bestea, 66 cm-koa baina garbitu gabea, beharbada, bestearen neurri berekoa). Baita beste bi ganbara handiago ere: lau heldulekudunak, 80 cm-koak biak eta atxikidurarik gabeak; eta bosgarrena, ziur aski, neurri berekoa eta lau heldulekuduna, baina oraindik oso konkezionatua dago. Horrek harrizko kanoi-bala bat dauka itsatsita ertz batean; bere munizikoa, beharbada.



Konkreziatutako bonbarda-ganbara Gordailuan (Irun). Irudia: Juantxo Egaña.



Hiru bonbarda-ganbararen gaur egungo egoera Gordailuan (Irun). Irudia: Juantxo Egaña.

128

Ganbara handienetako bat 1994ko ekinaldian aurkitu genuen, eta beste lauak 1990erakoan, munizio (harrizko kanoi-balak) askorekin batera. Jaurtigai horiek zenbait mota-tako harriak (granitoa, hareharria, kareharria eta ofita) landuz eginak daude eta kalibre ezberdinekoak dira. Neurriaren arabera multzokatu ditugu: 8 txiki, diametroa 15 cm-tik beherakoa dutenak; 17 ertain, 15-20 cm-koak eta 5 handi, handiagoak. Kanoiarekin bala bat jaurtitzen zutenean eta harriak mastak eta zubiak jotzen zituenean, zati askotan hautsi zitekeen eta metraila moduan piezak eta eskifaia kaltetzen zituzten.

Harrizko kanoi-balen aniztasun hori ikusita, pentsa daiteke urkak neurri horietako zenbait bonbarda zituela, baina ontzigainean zihoazenez, hondoratu ondoren berreskuratu egin zituztela eta soilik sotoan zeuden munizioa eta ganbarak geratu zirela. Bonbardetaz gain, gutxienez, bi neurritako bi bonbarda handi zeramatzen, eta horien ganbarek bi neurrientzat balio zuten. Ohikoa zen bonbarda bakoitzak hainbat ganbara izatea, egunean batz bestea 5-8 tiro egitea errazteko. Dena dela, merkataritza-ontzi bat babesteko ekipamendu militar garrantzitsua zela esan dezakegu.



Harrizko kanoi-balak: urkako bonbarden munizioa. Irudia: Juantxo Egaña.

Mary Rose ontzi-aztarnan, jaurtigaien ugaritasunaren adibide modura, hainbat harrimotatako harrizko 387 kanoi-bala aurkitu ziren, baina horietako bakarra granitozkoa.

Javier Lopezek emandako kronologia jarraituz, orokorrean, XV. mende amaieratik XVI. mendeko bigarren hamarkada arte ohikoak ziren ganbarak dira, bat datorrena urkaren hondoratzearen ustezko datekin.

Antzekoak dirudite eraztunen profilek, hau da, kanoiaren gorputz nagusia estutzen duten eraztunen profilek -non atxikidurez garbitutako goratzeko eraztunak txertatuta doazen-; horrek adieraz lezake fabrikazio-lantegi berean eginak direla edo, gutxienez, modelo hori zabaldua zegoen inguru berekoa.

Getariakoak gogorarazten dituzten bi bonbarda-ganbara daude, bi eta lau heldulekukoak, gutxienez, Madrileko Ontzi Museoan (318 eta 1568. inbentario-zenbakiak). Bitrinetako batean bonbarda-mota bat ikus daiteke, 1492ko Kolonen ontzidiko *Santa Maria* karabelan erabilitakoen gisakoa (275. inbentario-zenbakia).



Getariako ganbaratako baten neurriak hartzen eta krokis bat egiten, Aranzadi Zientzia Elkartearen egoitzan. Irudia: Javier Mazpule.

130

3.17.4. Eskuko kanoia

Artilleria astunaz gain, arma arinak ere urka babesteko ziren. 1992ko ekinaldian, 130 cm-ko pieza luze bat aurkitu genuen guztiz konkrezionatuta; zaharberritua izan ondoren eskuko kanoi bat dela ikusi dugu, *suzko makila* izenarekin ere ezagutzen zena. Burdina forjatuz egina dago eta ebakidura poligonaleko hodia dauka. Berez luzeagoa izango zen, atzealdean hautsita baitago.

Eskuko kanoiak ahotik kargatzen ziren burdinazko hodiak ziren, eta suzko arma eramangarrien “arbasoak” ziren. Tiro egiteko bi pertsona behar ziren: batek apuntatu egiten zuen eta besteak su ematen zion su-zuloari metxa baten bidez. XIV. mende erditik



1. Iturritxikiko eskuko kanoi zaharberritua.
Irudia: Juantxo Egaña
2. Getariako eskuko artilleriaren munizioa.
Irudia: Juantxo Egaña

aurrera agertu ziren. Gerora, pizte-sistemak hobetzen joan ziren, XVI. mende amaierako txinparta-giltzara iritsi arte.

Era berean, berunezko jaurtigai txikiak (zentimetro gutxikoak) berreskuratu ditugu, eta pieza honen edo antzeko beste batzuenak (adibidez, mosketeak edo arkabuzak) izan daitezke. Mosketeen berunezko balen diametroa 15 eta 22 mm artekoa zen. Larrazko poltsetan eramaten ziren, beharrezko bolbora-dosia zeramaten zurezko kartutxo-kaxarekin batera.

Armak burdinazko ziri bat zeukan eta txardangodun makila baten gainean ezartzen zen, kanoi luze eta astuna jarri ahal izateko.

Javier Lopezen esanetan, Getariako eskuko kanoiak XV. mende amaieran eta XVI. aren lehenengo hamarkadetan ohikoa zen egikera dauka, gainerako armen moduan, nahiz eta mota honetako piezak berrerabili zitezkeen urte batzuen buruan. Ebakita dagoen atzeko aldea eta euste-ziria ikusita, pieza XV. mende amaierakoa dela esan daiteke, eta badaude antzekoak garai bereko bilduma nazionaletan.

Eskuko kanoiak moskete eta arkabuzen aitzindariak izan ziren. Egikera oso sinplea zuten, eta normalean ez zuten zurezko kaxarik eramaten eta ez zeukaten giltzarik, eta baldin bazuten, oso bakunak ziren. Mosketeak arkabuzak baino neurri eta kalibre handiagoak ziren, biek zeramatzaten zurezko ipurtondoa eta giltza. Eskuko kanoia arka-buza baino astunagoa zen eta ez zen hain erabilerraza. Lehenengo moskete-motek ere txardangoa behar zuten tiroak bideratzeko.

Zoritxarrez, aipatu ditugun arma itzel horiek ezin izan zuten itsasontzia itsasoaren ezbeharretatik babestu, ezta hondoratzea saihestu ere.

3.17.5. Armadurak

Armadurek hainbat pieza artikulatu izaten zituzten, 25etik gora, beraz, pisua handia hartzen zuten nahiz eta gorputz osoa babestu. Pieza horiek puzzleen modura elkartzen ziren kako, azkoin eta iltzeen bidez, eta zaldunari lotzen zitzaizkion uhalek eta belarrien bidez. XIV. mendean hasi ziren erabiltzen. XVI. mendean eraldatu egin zen eta fabrikazio-lantegiaren arabera hainbat apaingarrirekin edertzen zituzten.

Itsasontziak armadura-zatiak zeramatzan zama bezala edo eskifaiak erabiltzeko, piraten erasoren bat jasanez gero; aztarnategian elkarren gainean zeuden, bata bestearen gainean pilatuta nahaspila handiak osatuz. Zaharberritu ondoren, pieza horien aztarna antzeman dugu konkrezioetan inprimatuta. Burdinazko xafla, oso mehea izaki, desagertu egin da eta haren marka baino ez da mantendu. Gauza bera gertatu da larruzko uhaleriarekin eta apaindutako letoizko belarriekin. Zaharberritutako beste konkrezio batean apaindutako beste bi belarri aurkitu genituen, beharbada letoizkoak horiek ere; horietako bat gerriko-belarria da.

Ustez armadura-zatiak eduki ditzaketen aztarnen nahaspilak zaharberritzea neketsua denez, orain arte bakarra zaharberritu da. Armaduraren beheko zati bati, *eskarzela* bati, dagokiona da; hau da, gerritik behera zihoan eta izterra estaltzen zuen zatia. Pieza hori bular-babesetik zintzilikatzeko beharrezkoak ziren uhal eta belarriak ederki ikusten dira Getariako pieza zaharberrituan (OCETE, 1988: 102-107).





1. Aztarnategiko gerriko-belarriak. Irudia: Juantxo Egaña; 2. Beste belarri-mota bat. Irudia: Juantxo Egaña; 3. Gerritik beherako armadura-zatien marka eta uhalaria dauzkan konkrezioa. Irudia: Juantxo Egaña.

Beste konkrezio batzuek bular-babes, bizkar-babes, kasket, armet eta buruko babesen forma gogorarazten dute. Laster zaharberritu ahal izango direla espero dugu, horrela, armaduren beste elementu batzuk izango baikenituzke.

Zamaren gehiengoa Erdialdeko Europatik zetorrenez, pentsatzekoa da, armadurak ere Augsburgen fabrikatuak izango zirela. Armaginengatik ezaguna zen hiria, eta horien artean Helmschmied familia.

Bestalde, Gipuzkoa eta Bizkaiko armagintza-zentro eta burdinoletan ere egiten ziren. XVI. mendean truke komertzial bat zegoen, burdin gordinean nahiz elaboratuan oinarritua, Euskal Herriaren eta Europako merkataritza-zentro garrantzitsuenen artean (Britainiar uharteak, Flandria, Portugal, Frantzia...); dokumentuetan garai hartako armen bidalketari dagozkion aipamen asko egiten dira: arkabuzak, mosketeak, pikak eta armadurak (buruko babesak, koraza arinak, korazak...).

3.17.6. Las espadas y otras armas blancas

Ziur aski, armadurekin erlazionatuta, urkak ezpatak ere bazeramatzan. Urpean mendeak igarota, ezpatak inkrustazioz beteta zeuden. Orain arte, zamaren beste pie-

za batzuekin (adibidez, orratzak) nahaspilak osatzen zituzten bi zati zaharberritu ahal izan dira.

Osoena dagoenak sagarra eta eskutokia dauzka. Biek larruzko zorroa eta zura kontserbatzen dute azpian eta sorbatza, burdinazkoa eta mehea izanik, ia guztiz desagertu zaie. Egunerokoan erabiltzen ziren ezpaten motakoak dira, militarrek baino arinagoak, eta 90 cm-ko luzera izan zezaketen (MATHEWSON, 1988: 55-57). Heldulekua gurutze sinplekoa da, laburra eta sagar zilindrikoa duena. Babesen tokian, hatzak babesteko esku-babesen hasiera bat dago, Errenazimentuko ezpaten ezau-garri den zatia markatuz; sorbatza galtzen duen xaflaren zati horretan estanpatzen zuen maisuak bere zigilua. XVI. mende amaieran eta, batez ere, XVII.aren hasieran, esku-babesak ugaritu egin ziren. Horrela, begizta-sare ederreko begiztadun ezpata izenekoak sortu ziren.

Ezpatek bi ekoizpen-zirkulu handi zituzten: iparraldekoa eta latinoa. Ezpata alemanen xaflak Passau (Bavaria) eta Solingen-eko (Renania) zentro handietan fabrikatzen zituzten. Baina ezin dugu ahaztu Toledoko ezpata-tradizioa ere, Arrasateko metalaz egina; ezta Valentzia eta are Bilboko ekoizpenak ere.

Ontzi-aztarnan daga eta sastakaiei punta asko ere berreskuratu ditugu. Zorroaren zati metalikoak, brokalaren letoi apainduak eta muturrekoa, baino ez dituzte kontserbatzen.



1. Oso konkrezionatuta berreskuratutako eta zaharberritutako ezpatak. Juantxo Egaña; 2-3. Iturritxikiko daga edo sastakai baten punta. Irudia: Juantxo Egaña.

3.18. AINGURAK ETA AINGURA TXIKIAK

Garai hartako ontziek zenbait aingura, burdinazko pieza sendo eta astunak, zeramatzaten; soka bati lotuta zihoazen, ontziri lotzeko. *“Orokorrean, karelaren kanpoal-detik lau aingura zeramatzaten ainguratzeko prest: bi soilak, egunerokorako eta beste bi, ‘errespetuzkoak’. Haietako bat, istriborrera lotua, ‘itxaropenaren aingura’ deitzen zitzaiona, aingura nagusia zen eta astunena. Gainera, gerraontziek beste aingura zeramaten sotoan, ‘karitate-aingura’ edo ‘azken aukera’ deitua.”* (SANCHEZ-FEIJOO, 2020: 25). Itsasontzia ainguratzen zenean itsasora jaurtitzen ziren hondoari erpeen bidez heldu ziezaioten, eta horrela, haizeak eta korronteek herrestan eraman ez zitzen.



Escalante de Mendozaren esanetan (1575) *“... gutxienez, lau aingura eta lau kable, guztiari batera guk lau ‘lotura’ deitzen dioguna...”* eraman behar ditu. *“Lau lotura horietatik hiru ontziaren handitasunaren eta jendearen araberakoak izango dira... Ehun tonako ontzi batek ondo finkatuta egoteko hogeikintaleko lotura, hamar aingurarenak eta hamar kablearenak, behar du; eta handiago bada, ehun tona bakoitzeko sei kintal gehituko zaizkio, hiru kablearenak eta beste hiru aingurarenak...”*.

Iturritxikin aingura nagusia, beharbada *“Itxaropenekoa”*, eta laguntzeko beste txikiago batzuk aurkitu genituen. Aingura nagusia in situ laga genuen, A eta B sektoreen artean, tamainagatik eta kontserbaziorako zailtasunengatik. Elementu hori hondoan mantendu da eta hurrengo indusketa-ekinaldietan erreferentzia-puntu bezala balio izan zigun, aztarnategiaren mapak egiteko.

Ia-ia osorik dago, zango, beso eta txingarekin. Metalezko uztai handi hori edukitzeak esan nahi

du ez zeramala katerik, sokak baizik... *“normalean kalamuzkoak, 120 besaldiko luzera izan zezaketen, ‘kable’ deitzen zitzairen eta lehenengo ontzigaineko bita handiei finkatzen ziren. Jasotzeko dibidietak erabiltzen ziren. Ainguratze- eta jasotze-manio-brak konplikatua izaten ziren eta jende askok parte hartzen zuen”* (SANCHEZ-FEIJOO, 2020: 26-27).

Erdi Aroko belaontzietatik jasotako Antzinako motako ainguren ezaugarri ohikoak dira. Oso konkrezionatua dagoenez, ez dira nabarmentzen desagertutako zurezko zepoari, metalezko garlandaz indartua zegoena, eutsiko zioten kartelak.

Aingura txikiei dagokionez, batzuk berreskuratu ditugu, konkrezionatuak denak, bat osorik eta besteak zatikatuta; aingura laguntzaileak edo “errespetuzkoak” izan daitezke. Uretatik atera ziren arren, ez zaizkie atxikidurak garbitu eta, beraz, ezin dira fabrikazio-xehetasunak ikusi. Forjaz egin zituzten denak, baina ez dakigu ohikoa zen moduan inskripzio-motaren bat badaramaten (lantegiaren marka, adibidez).

Aingurak Britainian, Ingalaterran, Normandian eta Espainian forjatuak izan ziren. Baina batik bat Alemanian, Lübeck-eko portuan, aingurak fabrikatzeko gune zaharrenean. Haren teknika oso azkar zabaldu zen Baltikoko eta Ipar itsasoko portu nagusietara; besteak beste, Stralsund, Rostock, Hanburgo eta Bremen-era (GAY, 1997: 119).



Iturritxikiko ontziaren aingura txikia; osorik atera genuen, baina gaur egun zatituta dago Gordailuan. Irudia: Juantxo Egaña.

Flandestar urka baten hondoraketa XVI. mendean

Iturritxikikoaren antzeko egitera duen aingura, baina txikiagoa; Getariako udaletxe aurreko Aldamar parkean ikusgai dago. Duela urte batzuk arrantzan zebilela berreskuratu zuen Getariako *Iribar* itsasontziak. Irudia: Ana Benito.



3.19. ITURRITXIKIKO URKAREN TESTUINGURU HISTORIKOAK

Pohle-k (2010) dioen moduan, Iturritxikiko aztarnategia globalizazioaren lehenengo aroan kokatuta dago, ezagutzen zen munduaren jardura komertzialen eta kolonialen isla da. Garai hartan, bi gobernu boteretsu, Alemania eta Portugal, erlazionatuta zeuden, Europako portu-hiri bizienaren bitartez: Anberes. Bestetik, Gorisek (1925: 192-193) uste zuen urte asko lehenago, ezin zela alderatu XVI. mendeko itsas trafikoaren intentsitatea gaur egungoarekin. Egile horren esanetan, Anberesen egun batean 250 ontzi sar zitezkeen, batzaz beste 40 tonako edukiera izango zutela kalkulaturik, gaur egungo transatlantiko ertain baten erdia baino ez litzateke izango.



Diego Riberoaren 1529ko planisferioa, Iturritxikiko gertaeren garaikidea. Irudia: San Telmo Museoko *Bidaiarik* luzeena erakusketa.

1494ko ekainaren 7ko Tordesillaseko itunaren ostean, mundua orduko bi potentzia kolonialen artean, Portugal eta Espainia, banatuta geratu zen. Lehenengoak Afrikako ibilbidea irekitzen jarraitu zuen, India helburu zutela. Vasco da Gamak 1497 eta 1498 artean egindako bidaiak izan zen Lisboa eta Ekialdeko Indiak lehenengoz zuzenean lotu zituen, Atlantikoan barrena, eta Ekaitzen lurmuturra -gerora Esperantza Onekoa deitua- igarota (KELLENBENZ, 2000: 52-53).

Ordutik aurrera, Ginea eta Minako Etxearen ondoan Indietako Etxea zabaldu zuten Lisboan. Soil-soilik merkataritza horretan jarduten zuten faktore beraren menpean zeuden biak, hau da, bi etxeetako diruzainak haren agindupean zeuden (KELLENBENZ, 2000: 52-53). Horrela, hiri hori itsasoaz gaindiko jardueren portu nagusia bilakatu zen. Ordutik, Portugalgo Koroak ibilbide berri horren merkataritza monopolizatu zuen, bai meatzaritza-salgaiena, nahiz gizakiena, hau da, irabazi handiak ematen zituen esklaboen negozioa.

Eskala handiko merkataritza horrek suposatzen zuen “... ontziak tresnatzea, soldaduak errekrutatzea, herrialdeak konkistatzea, tiro eta ezpaten bidez bertakoei ihes eragitea, ondasun guztiak kentzea, itsasontzietan sartzea, aberrira iritsitakoan, eskaintzaile onenarentzat publikoki enkantean jartzea, noizean behin, egoerak uzten zuen heinean, atzerriko ahalik eta itsasontzi gehien harrapatzea... Gerrek, merkataritzak eta itsaslapurreetek hirukote banaezina osatzen zuten” (SOMBART, 1993: 88-89).

Aberastasunen negozioak, batez ere Asia Ekialdeko espezia gutiziatuenak, merkataritza atzerritarrak erakartzen zituen. Horrela, Lisboan Goi Alemaniako -batik bat Nurenberg eta Augsburgen- hainbat merkataritza-etxe ezarri ziren; han, faktoriak sortu eta beren agente komertzialak mantendu zituzten. Enpresa horiek Manuel I.ak emandako *Privilégio dos Alemães* (Alemanen Pribilegioa) (1503-1511) preziatua lortzen zuten, eta horrela, Portugalen ezarritako beste nazioetako merkatariek ez zeuzkaten eskubideak izango zituzten (POHLE, 2010).

Anton Welser eta Konrad Vöhlin-en konpainiako Lucas Rem faktorea izan zen, 1503an, Lisboan merkataritza-etxe bat ezarri zuen lehena. 1504an, Augsburgen fuggertarrek eta imhofftarrek, eta jarraian hoehstettertarrek, Portugaleko metropolian faktoria bana ezarri zuten; baita Nurenbergeko hirschvogeltarrek ere (POHLE, 2010).

Lau familia horiek osatutako partzuergo batek, florentziarren eta genoarren parte-hartzearekin, 1505an Indiara zihoan Francisco da Almeidaren ontzidi batean parte hartu zuen zuzen-zuzenean, bere hiru itsasontzirekin, eta etekin komertzial handia lortu zuen. Hurrengo urteko espedizioan, welsertarrek eta imhofftarrek elkarrekin osatutako konpainiak, Rui Mendes portugesearekin batera, Tristao da Cunha-ren agindupeko hamabost ontziz osatutako ontzidiko hirutan inbertitu zuen; baina oraingoan ez zen hain emankorra izan (POHLE, 2010).

Merkatari eta bankari alemanek paper garrantzitsua izan zuten Portugalgo Koroaren inbertitzaile eta metal-hornitzaile moduan. Piperbeltzaren merkataritza zen, une hartan, Alemaniako enpresa guztien arreta-gunea. Horrela, fuggertarrek partzuergo bat osatu zuten, 1512 eta 1516 artean, urtero 20 kintal piperbeltz erosteko, kintal bakoitzeko 22 *cruzado* ordainduz (POHLE, 2010). Trukean, merkatarari alemanek Portugalgo Moneta Etxea zilar eta kobre kantitate handiz hornitu zuten; ezinbestekoak Indikoko merkataritzarako. Gainera, Afrikara bideratzeko letoizko objektuak, Iturritxikiko urkak zeramatzanaren antzekoak, armak, beruna, egurra eta laboreak saltzen zizkieten portugesei.

XVI. mende hasierako Europako merkataritza-portu garrantzitsuena Anberes (Antwerpen, nederlandera eta Antuérpia portugesez) kosmopolita zen, Erdi Aroko merkataritza-gune nagusia zen Brujas ordezkatzuz (hiri horretatik igarotzen zen Zwyn ibaia etengabe buxatzen ari zenez, itsasontzi handiek ezinezkoa zuten handik igarotzea).

Indar ekonomiko eta kulturalari esker Anberes, 100.000 biztanlerekin, Karlos V.aren inperioaren hiri garrantzitsuenetakoa bihurtu zen. Finantza-ahalmen handiko mila merkatarari atzerritarretik gora zeuden bertan, portugesen, frantsesen, alemanen, ingelesen eta espainiarren koloniak osatuz (STOLS, 2001: 29-47). Azken horiek, batik bat burgostrarrek eta bizkaitarrek, besteak beste artilea, burdina eta bale-koipea esportatzen zuten (PRIOTTI, 2003: 200-201).

Anberes zen Europa eta Ekialdearen arteko merkataritzaren ardatza; batez ere portugesen produktu kolonialena eta Goi Alemaniako etxe komertzialen produktuena. 1498 eta 1499 artean, hiri horretara lekualdatu zen Brujasetik errege faktoria portugesa; 1548 arte funtzionatu zuen, Joan III.ak itxi zuen arte (VERISSIMO, 2003: 63-64). Flandriako faktoria horrek, Indietako Etxeak, Ginea eta Minako Etxeak eta Moneta Etxeak kontrolatzen zuten Portugalen kolonietako merkataritza osoa (KELLENBENZ, 2000: 56).

Salgai exotikoen artean, Indiako piperbeltza zen garrantzitsuena, batez ere, 1515ean, Manuel I.ak ia Anberesen bakarrik saltzea erabaki zuenetik. Hiri horretako faktoria izugarrizko erakustokia zen, eta Erdialdeko Europako enpresa komertzialek irrikaz desiratzen zituzten Lisboatik iritsitako merkataritza-berritasunak. Gainera, etorkizun kultural handiko humanista eta artisten biltoki ere bazen.

Faktoria portugesearen buru errege-ordezkarri bat zegoen, Portugalen merkataritza-trasakzioetako espeziaren salmenta erregulatzeaz eta itsasontziak pleitatzeaz arduratzen zen agente ekonomiko bat. Faktoreen artean Joao Brandao aipatu behar da. Diplomatiakoa eta agente komertziala izan zen aldi berean, gaur egun kontsularen antzeko zerbitu (GORIS, 1925: 239). Haren garaian izan zen portugaldarren merkataritza-goraldi nagusia. 1519 eta 1526 artean zuzendu zuen faktoria, Iturritxikiko ontzia hondoratu zen garaian, beraz, hark pleitatu izan zitekeen ontzia.

Erdialdeko Europako meatzaritza- eta metalurgia-guneetatik lehengaiak eta produktu manufakturatua garraiatzen ziren, lehorrez nahiz ibaiz, Anberesera. Sare ekonomiko hori finantza- eta merkataritza-firma aleman handien kontrolpean zegoen, besteak beste, welsertar, hoechstettertar, imhofftar eta fuggertarren menpean. Horiek 1494rako bulego bat zuten Escaldaren hirian. Batez ere, hauek ziren salgaiak: batetik, zilarra, kobrea, eztainua, beruna eta letoia lehengaiak, eta bestetik, produktu manufakturatua; besteak beste, manillak, pertzak, barberu-bazinak, orratzak, pixontziak, burdinazko bonbardak, kanoi-balak eta armak. Manuel I.aren erregetzan faktore portugeseak esportatutakoak izan ziren: besteak beste, 5.087 barberu-bazina, 1.195.759 libra kobrezko manilla, 10.538 kintal burdina, adibidez, bonbarda eta balatan (GORIS, 1925: 240-242). Hau da, merkataritza horren adierazle argia den Getariako urkak zeramana, ia-ia.

Artikulu horiek portugeseen salgai kolonialak -batez ere, espeziak (piperbeltza, intxaur muskatua eta *pastela*)- ordaintzeko izaten ziren. Manuel I.aren garaian, Flandriara 1.011 kintal piperbeltz eho eta 4.288 kintal pastel iritsi ziren (GORIS, 1925: 159 y 239). Gainera, faktore portugeseak perlak, harribitxiak, urrea, bolia, Txina eta Indiako kotoia, Brasilgo zura, Madeirako ardoa eta garrantzi gutxiagoko beste produktu portugese batzuk (gatza, olio eta fruituak) inportatu zituzten.

Europako salgaiak batez ere Lisboa iristen ziren, baina baita Sevilla eta Cadizera ere, han ontziratzen baitzituzten Amerikarantz eraman beharrekoak. Dena den, Portu-

gal zen Europako kobre eta letoiaren bezerorik garrantzitsuena. Txanponak, armak eta ontzien aparailuak egiteko behar zuen baina, batez ere, trukerako artikulua modura erabiltzeko Afrikan eta Indian. Azken horretan baziren urrea eta zilarra, baina ez nahikoa kobre (KELLENBENZ, 2000: 72 eta 565).

Portugalgo erregeak, urtero, 6.000 kintal inguru kobre behar zituen Indietako ontziarentzat. 1515ean, fuggertarrek hitzeman zuten, urtero 15.000 kintal piperbeltz hartuko zituztela beren ekoizpeneko kobreaken truke (GORIS, 1925: 198).

1547 urte amaiera aldera, kontratu bat egin zuten errege portugesarren Anberesko faktore zen Joao Rebello-ren eta fuggertarren ahalduna zen Christoph Wolf-en artean; azken horrek hitzeman zuen faktore portugesari honokoa emango ziola: 6.750 kintal *letoizko uztai* (manillak), Sao Jorge da Mina-rako eta 750 kintal Gineako gainerako tokietarako; 24.000 kazola, ertz zabaleko 1.800 katilu, 4.500 barberu-bazina eta 10.500 eltze. Hau da, Iturritxikiko kargamentuaren zati handi baten antzekoa. Eskaera horrek Lisboako India eta Minako Etxean egon behar zuen 3 urteko epean. Salgaiak Sao Jorge da Mina eta Ginean eskatutako modeloak jarraituz fabrikatu behar ziren (KELLENBENZ, 2000: 484).



Jacob Fuggerren bulegoa, eta haren kontulari Matthäus Schwarz. Irudia: Narziss Renner..

3.20. URKAREN BIDALDIA

Urka hondoratzearen hondamendiak historiako une bat izoztuta utzi zigun. Berreskuratutako objektuak Urrezko Mendeko kontinentearteko merkataritza-harremanetan isla dira. Urka XVI. mendeko merkataritza-bide garrantzitsuenetako bat, portugaldar-



Irudia. Itsasaldien taula. [Guillaume Brouscon-en "Manuel de pilotage à l'usage des marins bretons" ("Bretainiako marinelen pilotatzeko eskuliburua"), 1548, 25. folioaren atzealdea]. Itsasaldiek Atlantikoko portuetarako sarrera baldintzatzen dute, eta zuten, beraz, garrantzitsua zen haien erritmoa ezagutzea. Itsasaldien egutegiaren funtzioa zen portu batean itsasgora betea zer ordutan izango zen aurrez jakitea.

Normalean, ontzidi txiki bat osatuz egiten zuten -itsaslapurrak eta gerra-gatazkak saihesteko-; batez ere, 4 edo 5 ontzi baino gutxiago irtetea galarazten zuen 1550reko ediktutik aurrera. Ordenantza hori promulgatu zenetik, armadoreen eta merkatarien protestak izan ziren Anberesen; izan ere, ontzidia Espainia eta Portugalgo hainbat portutan sakabanatu bazen, zailtasunak sortzen ziren data berean itzultzeko (GORIS, 1925: 146-147).

rrek gauzatutako garrantzitsuena, egiten ari zen: kobreak eta letoien merkataritza Europatik Afrika eta Asiarara.

Anberesen hasten zen bidaia. Han ontziratzen ziren merkataritza horren produktuak merkataritza-ontzietan; batik bat, ikertzen ari garenaren moduko urketan. Hiri horretako moiletan, batzuetan, urkek hilabete baino gehiago itxaron behar izaten zuten aldeko haizearen zain, hegoaldera abiatzeko. Hegoaldeko itsas bidaitik etortzen zirenean, horrenbestekoa zen Escaldako moiletan amarratutako ontzien bolumena, asteak egon behar izaten zutela zain, deskargatu ahal izateko.

Ontzi horiek Portugaleko Koroaren kontrolpeko merkataritza eta enpresariak pleitatzen zituzten. Administrazio-izapide guztiak Portugalen faktorian egiten ziren. Iturritxikiko urka zatitzea Joao Brandao faktorea han zegoela egin zen.

Ontziak garai hartako tresna guztiekin -astrolabioak, konpasak...- hornitu, zama kargatu eta eskifaiarentzako elikagaiez hornitu osten, itsasbidea hasten zuten.

Ohikoena, itsas ibilaldia geldialdirik gabe egitea izaten zen, norabide zuzenena hartuz, Bizkaiko golkotik igarotzea alde batera utzita. Urka baten bat az besteko abiadura 1 eta 4 korapilokoa izanik, Lisboarako itsasbideak bizpahiru hilabete iraungo zuen.

Hala ere, batzuetan, itsasontziak frantziar kostaldetik jaisten ziren Kantauri itsasora iritsi arte. Izatez, Flandria eta itsasertz Euskokantauriarraren arteko merkataritza-ibilbidea, XVI. mendean, Europako garrantzitsuenetakoa bat zen. Ibilbide horretan hainbat portutan lehorreratzen ziren -besteak beste, Nantes, Bordele, Bilbo, Baiona eta Coruña-, zenbait produktu merkaturatzeko, nahiz beraiek hornitzeko. Ohikoa zen Nerbioiko hirian egitea; han, euskal merkatariek kobrea erosten zieten pasaeran zeuden edo Bilbon bizi ziren merkataria aleman eta flandestarrei. Horrela, 1598an, Alejandro Echavarrik 130 kintal eta 82 libra kobre gordin, xafla borobil eta karratutan, erosi zizkien Hanburgoko Bartolome van Eschel eta Herman Rendorp-i (PRIOTTI, 1996, 95-96).

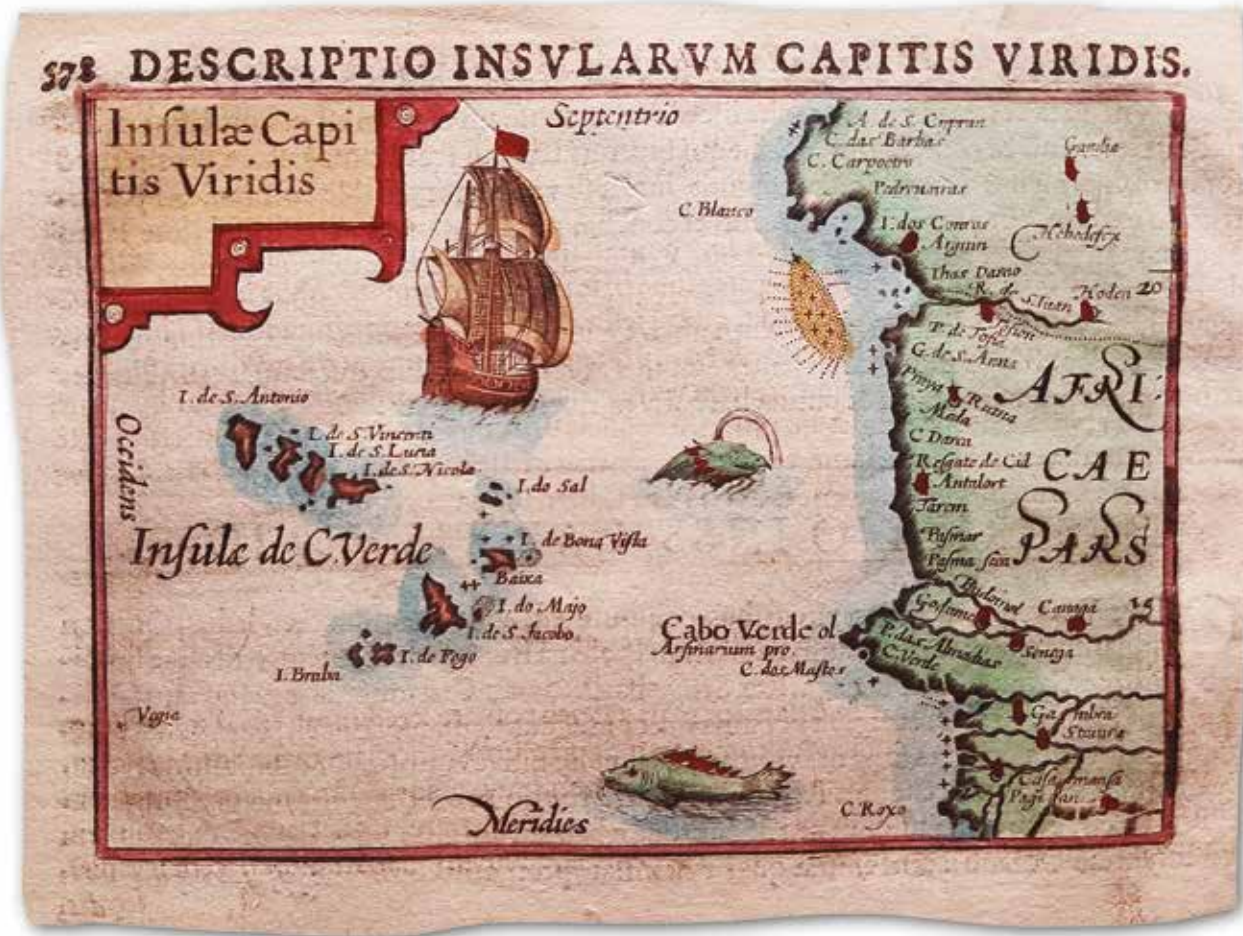
Kantauri itsasoa zeharkatu ondoren, Tajo ibai-ahora iritsi eta Lisboan porturatzen ziren, eta han, Minako Etxean hornitu eta zama doitzen zuten. Moila horietan hilabete inguru igaro ondoren, gutxienez 10 ontziko ontzidi txiki bat osatuz abiatzen ziren Afrikarantz, 100 tonako gutxieneko edukierarekin, martxoan eta irailean.

Ziur aski, Gineako golkoan geldituko ziren, eta Sao Jorge da Minan salgaien zati bat hustuko zuten; batik bat, manillak eta pertzak, aipatu dugun moduan, esklaboak erosteko.

Batzuetan, ontzi horiek beraiek, edo antzeko beste batzuek, giza salgaiak jaso eta Europara eramango zituzten; hala eta guztiz ere, ohikoena Amerikara eramatea zen, merkataritza triangular esklabistari itxiera emanaz: Europa-Afrika-Amerika.

Minako gotorlekutik, itsasbidea hegoalderantz jarraituko zuten, Asia kontinentera iritsi eta, han, kobrea batik bat espeziekin trukatzeko. Beraz, *Bom Jesus*-eko ontzi-aztarna egiten ari zen antzeko bidaia, eta garaikidea, eginez.

Batzuetan gertatzen zen, ontzi asko, beren eskifaia eta kargamentuekin, ez zirela helmugara iristen. Herbehereetatik Iberiar penintsularako itsas ibilbideetan itsaslapurren eta kortsarioen mehatxua zegoen, batez ere gerra-garaian, eta horrek arriskuan jartzen zituen hegoalderantzko bidaiak. Adibidez, 1507an, Herbehereetatik Lisboara zihoan Fugger, Welser-Vohlin, Rehlinger eta Hoechstetter leinuen kobrea eta zilarrez



Berthius-en 1602ko mapa. Iturritxikikoaren garaikidea den ontzi bat agertzen da. Irudia: San Telmo Museoko Bidaiarik luzeena erakusketa, 2021.

zamatutako itsasontzi bat atzeman zuen *Doto* izeneko itsaslapur batek Espainiako kostaldean (GONZALEZ, 2009 eta CARANDE, 1977).

Beste batzuetan, denboraleek eta enbateg eragiten zuten itsasontzien galera. Hori da, ziur asko, Iturritxikiko urkaren kasua. Denborale izugarri batek ezustean harrapatu zuen eta, beharbada, ontzidia sakabanatu egin zuen. Baldintza meteorologiko latz ho-

rietan, Getariatik gertu, denboraleak jotako ontziak ezin izan zituen saihestu korrante gogorak eta ipar-mendebaldeko ohiko haizeak; horregatik, ezin izan zuen Getariako portuan babestu eta gobernatzeko modurik gabe geratu zen, olatuen menpe. Beharbada, desbideratu egingo zen Altzako-Arriaren hondoa jo arte eta, horrela, zulo bat ireki eta zama galtzen hasiko zen: hasieran lingote batzuk, aurreraxeago beste batzuk, azkenean, labarretatik gertu hondoratuz. Lasta moduan erabili zituzten kobrezko totxoengatik izan ez balitz, ez zen ontziaren ezer geratuko. Bost mendetan zehar izandako olatu eta denboraleek aztarna guztiak sakabanatu zituzten hainbat metroko, edo kilometroko, distantziara.

Itsasontzi bat bere zamarekin hondoratzea oso ohikoa zen, eta giza galera eta galera ekonomiko handiak eragiten zituzten. 1547 eta 1553 arteko inbentario baten arabera *“... itsas ibilaldietan 864 kintal-erdi kobre borobil eta karratu, 326 kintal-erdi eta 90 libra manilla eta 14 kintal-erdi eta 15 libra pertz hondoratu ziren”*. Salgai horien zati bat berreskuratu egin zuten eta diru bihurtu, baina zifra horiek askozaz ere handiagoak izan zitezkeen; izan ere, batzuetan, aurkitzen zena ez zitzaien jabeei itzultzen. *“1552ko abuztuan, ‘Frantsesa’k 1.020 kintal-erdi kobre, 720 kintal-erdi ‘fustan’ eta 95 kintal-erdi merkurio jaso zituen Anberes ondoan”* (KELLENBENZ, 2000: 480-481).

Ezbeharrak saihesteko, ohikoa zen itsasontzia nahiz zama aseguratzea. Horrela egiten zuten fuggertarrek, garraio bat noiz eta zein neurritan aseguratu behar zuten zehatz-mehatz kalkulatu. Aseguruak Anberesen, Espainian edo Portugalen egiten zituzten, batik bat, Burgosko eta Alemaniako merkatariek. Ez zituzten beren salgaiak bakarrik aseguratu; hirugarrenen abal-emaile moduan ere parte hartuz, horrekin espekulatzen zuten. Erosketa-balioaren zati baten, osoaren edo are gehiagorengatik aseguratu ziren ontziak; gainera, batzuetan, aseguru bat baino gehiago kontratatzen ziren ontzi berarentzat (GORIS, 1925: 172-185). Distantziak oso handiak izanik, eta kontrola ezin zitekeenez zorrotza izan, ez zion axola ontzia galtzea, irabazi handiagoak lortzen ziren asegurua kobratuta; horrek hondoratzeak ugaritu zituen eta nabigazioa gero eta arriskutsuagoa bihurtu zen.

Egoera hori kontuan izanda, Iturritxikiko hondoratzearen hondakinak aurkitzen zituenak 24 orduan aditzera eman behar zuen. Ez dakigu hondoratzearen unean ontziaren zati bat berreskuratu zen, baina pentsatzekoa da baietz; kostaldetik oso hurbil hondora-

tu zenez, denboralea baretzean ontziaren hondakinak berreskuratu ahal izango zituzten; hala ere, beharbada, ez ziren sotoko zama ukitzera iritsiko. Une horretan salbatutako objektuak aseguruak eskuratu behar zituzten, aseguratuak baimenarekin, gertaera horren berri izatera iritsiko zirela pentsatuz. Ohikoena, garaiko aseguruen arabera, urtebeteren buruan eskatzen ez ziren salgaiak altxor publikoaren mesedetarako konfiskatzea izaten zen (GORIS, 1925: 192-193).

Flandiar urkaren hondoratze-unea oso misteriotsua da eta milaka galdera sortzen dira.

Salbatu al zen eskifaia? Udazken edo neguko ekaitz bat ez da txantxazkoa. 80 km/h-ko haizeek eta hausten ziren olatu izugarriek ez zieten utziko naufragoei kostaldera iristen; olatuen aurkako borrokan leher eginda, bateren bat bizirik aterako zen, agian... Ez dakigu ezer horri buruz. Horren moduko galderak Getariako Udal Artxibo baliotsua aztertuta argitu zitezkeen, baina zoritxarrez, Gerra Karlistetan erre zen, hiru mende geroago. Agiriak kontserbatu izan balira, hondoratzearen gertakaria ezagutuko genukeen, baita bizirik ateratakoen eta hildakoen izenak ere (BENITO, 1999: 95).

Zergatik ez zuten ontzia berreskuratu? Urka, olatuek astinduta, itsasbazterrera eramane zuten korronteak. Kroskoaren eta brankako gazteluaren hondakinen nahaspila, bela, haga eta aparailuen mordoiloa, ekaitzaren menpe ibili zen, baretu zen arte. Baina, baretasunarekin, tragediaren eskenatokira gerturatu eta azalekoena berreskuratu ahal izan zuten; sotoak eta zamaren zati bat, hondoan ezkutatuta, eskuraezinak ziren.

Zergatik ez dago ontziaren kroskoaren arrastorik? Normala da. Denboraren joanarekin, hain sakonera gutxiko eta kostaldetik hain hurbil dagoen toki batean, Bizkaiko golkoan ohikoak diren olatuek eta hondoko itsasoak erabat jota, geratzen ziren zurrezko hondakinak milaka zatitan hautsi eta sakabanatuko ziren, desagertu arte.

1588an, Domingo de Camposek zergatik utzi zitzaion materialak ateratzeari?

Eta azkenik, erantzunik gabeko galderak egien dizkiogu geure buruari: urte haie-tan izandako auziaren ostean, non bukatu zuten berreskuratutako materialak? (BENITO, 2014: 194-196).

04

1638ko Getariako itsas gudua. Frantziarren eta espainiarren arteko lehia

Un hombre tonto no es capaz de hacer en ningún momento de su vida los disparates que hacen a veces las naciones, dirigidas por centenares de hombres de talento.

Benito Pérez Galdós
Trafalgar





4.1. 30 URTEKO GERRA ETA GETARIAKO GUDUA

1638an, 30 Urteko Gerraren (1618-1659) Europako testuinguruan, ondorio larriak izan zituen gudu bat izan zen, Europako potentzia nagusiek parte hartu zuten gerra politiko-erlijioso. Frantzia eta Espainiaren arteko gerra hori 1659 arte luzatu zen, eta Pirinioetako Bakearekin amaitu, frantsesen nagusitasuna eta espainiarren gainbehera finkatuz.

1638ko uztailaren 1n, Henri de Bourbon Conde-ko printzearen agintepeko gudaroste frantseseko 20000 gizonek Bidasoa ibaia zeharkatu eta Hondarribia setiatu zuten. Horrela, ezinegona sortu zuten euskal kostalde osoan, gatazkaren ondorioen beldur baitziren (MORET, 1969 eta FERNANDEZ DURO, 1972: 169-188).



Irudia. Lope de Hoces-ek, 1633ko ekainaren 24an, San Martin uhartea (Antillak) holandarrei hartu zienekoa (Madrilgo Itsas Museoa; katalogo zenbakia: 4586).

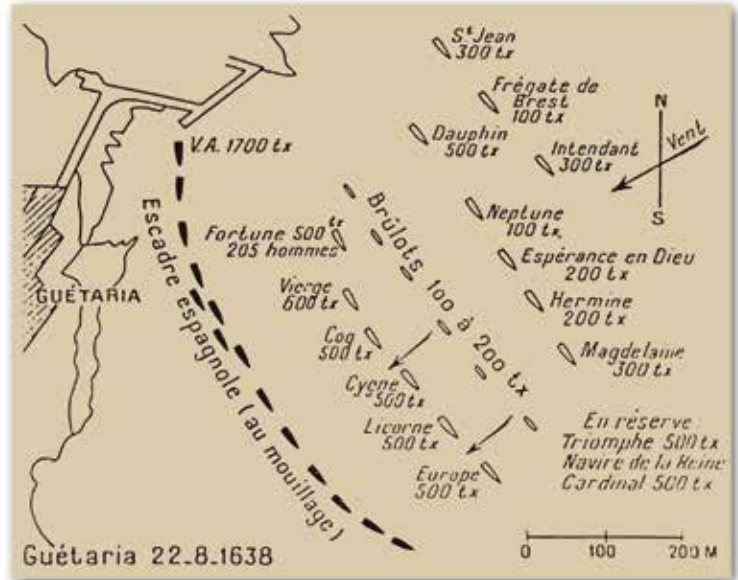


Baía de Todos os Santos-eko (Brasil) gudua, Lope de Hoces-en ontzidiaren eta holandarren artean, 1635-12-20 Irudia: Juan de la Corte-ren margolana. Madrilgo Itsas Museoa; katalogo zenbakia: 4584.

Mehatxu horri aurre egiteko, Filipe IV.a erregeak agindu zion Flandriatik etorri berria zen Lope de Hoces y Cordobari, Gaztela eta Portugalgo Armadaren Kapitain Jeneralari, Coruñan bilduta zegoen Galiziako armada hornitzeko, gotorlekuaren gaineko setioa altxatzeko. Itsas gatazketan trebea zen almiranteak (besteak beste, 1633an Antilletako San Martin uhartea kendu zien holandarrei eta, 1635ean, berriz ere holandarren aurka borrokatu zuen Brasilgo Baía de Todos os Santos-en) erregeari gutunetan esaten zion ez zirela nahikoa bere agindupean zituen 12 ontziak, eta Lisboako edo Cadizeko eskua-dra bidaltzeko eskatzen zion; baina alferrik (FERNANDEZ DURO, 1972: 174:175).

Abuztuaren 17an Donostiarantz abiatu zen, hamabi galeoiz osatutako ontzidi urriarekin (besteak beste, *Teresa de Covadonga*, *Neptuno*, *Santa Teresa*, *Carmen*, *San Juan*, *Nuestra Señora de la Anunciacion*, *Nuestra Señora del Caro* eta *Santiago*), Santoñan gehitu zitzaizkion beste birekin eta beste ontzi txikiago batzuekin. Hondamendiaren

ostean, eskuadraren ahultasuna eta inprobisazioa aipatzen zizkion almiranteak erregeari: “(...) *prebentzio eta denbora ezagatik nahikoa neurri hartu gabe, eta okerrago pilotatuta, marinela gehienak eta infanteria osoa hasiberriak, jende miserablea eta Galizian apezpiku eta fraideek preso zituztenak, abereak zaintzen zituzten artzainak bat-batean soldadu bihurtu eta borrokatzera bidaliak, eta jende horrez gain 550 toki baino gehiago falta ziren zegoen eskifaiarako...*” (FERNANDEZ DURO, 1972: 180).



Getariako guduaaren planoak, ontzidi frantsesaren formazioaren xehetasunarekin.

Getaria parean esan zioten Atlantikoko armada frantses boteretsua, Henri d'Escoubleau de Sourdis Bordeleko artzapezpikuaren agindupean, euskal kostaldean barrena zihoala. Haren formazioa sekulakoa zen: 64 itsasontzi, 44 gerraontzi, 2 patatx, 4 urka, 12 garraio eta 12 su-ontzi.

Mehatxu horren aurrean, Lope de Hocesek bere gizonak bildu zituen Getarian, Hondarribiraino jarraitu ala portu horretako senadian babestu erabakitzeko, 1.700 tonako galeoiak hartzeko gai baitzen. Azken hori erabaki zuten, izan ere “ (...) *Gipuzkoako kostaldean Pasaiaiko portua soilik baita ona eta segurua, eta haren faltan, ez da hain txarra Getariakoa, Donostiak barruan ez baitauka sakonerarik nik neramatzan ontzientzat...*” (Porrotaren ostean egin zen gerra kontseiluan, Lope de Hocesek, 1638ko irailaren 14an, bere defentsarako idatzi zuen alegatutik hartua) (FERNANDEZ DURO, 1972: 179).

Abuztuaren 19an, armada frantsesa Zarautz parean zegoen, baina haize egokirik ez eta ainguratuta egon behar izan zuen. Hori ikusirik, Lope de Hocesek dei egin zien jeneralei, almiranteei, gerra-maisuei eta pilotu nagusiari “(...) *eta guztiak batera erabaki zuten, haizea bare dagoenez eta etsaia portuaren sarreran dagoenez bere 33*

*belaontziekin, ezagutzen dugun itxura eta handitasun eta artilleriarekin, 12 bajel hauek hurbildu daitezela lurrera ahal bezain gehien, eta jar daitezela ahalik eta babestuena, eta atera daitezela haietatik sei edo zortzi artilleria-pieza eta jar daitezela mendia-
ren gainean bi edo lau, eta besteak moilako plataforman...".* Modu horretan, Hocesek bi defentsa-lerro ezarri zituen portuko sarbidea babesten. Galeoirik onenek kanpoko lerroa osatzen zuten, zeharka eta elkarren artean tarte txikiarekin. Agintean, ontziko kapitain soil gisan, besteak beste jeneral eta almirante hauek zeuden: Juan Bravo, Luis de Aguilar, Nicolas Judici, Alonso de Mesa, Antonio Gentil, Asensio Arriola, Antonio Isasi eta Alonso Idiakez. Galiziako nekazari eta artzainak sendotzera etorritako infanteriako gudaoste gaztelauak zuzentzen zituzten. Bigarren lerroa lurretik oso gertu ezarri zen, ia-ia moilako plataformari itsatsita. Lurrera eramandako artilleria kostaldeko toki estrategikoetan jarri zuten eta lehendik zeuden kanoi-bateriak hornitu zituzten (FERNANDEZ DURO, 1972: 175-176).



1638ko Gudua irudikatzen duen olio-pintura.
Irudia: Espainiako Arkeologia Museo Nazionala.

Bitartean, frantsesak zain egon ziren itsasoak baldintza onenak izan arte. Hori abuztuaren 22an, igandea, izan zen, kostalde honetan gutxitan izaten den ekialde-ipar-ekialdeko haizeak jotzen zuela. Une hori baliatu zuten Jules de Montigny kontralmiranteak eta Hercule de Cange eskuadra-buruak badiarantz abiatzeko, armada frantsesaren aitzindari-talde modura. 600 tona arteko 20 gerraontzi zeramatzen, horien artetik, lehenengo lerroan *Europe*, *Cygne*, *Licorne*, *Cop*, *Vierge* eta *Fortune* bidaliz. Horietako bakoitzak 100 eta 200 tona arteko su-ontzi bat zeraman alboan eta popan beste ontzi bat. Bigarren lerroan, 100 eta 500 tona arteko gerraontziak zihoazten; besteak beste, *Dauphin*, *Neptune* eta *Hermine*. Horiei guztiei, geroago, Sourdis bera gehitu zitzaizen ontzi gehiagorekin, eta horrela, Hocesena baino askozaz handiagoa zen itsas indarra osatu zuten (RONCIÈRE, 1934: 45).

Zorigaitzoko egun horretako hamarrak aldera hasi zen gudua. Lehorreko eta portuko baterien burdinazko ekaitza saihestuz, frantsesen lehen lerroa moskete-tiroko distantziara gerturatu zen eta su-ontziak jaurtiki zituen; horiek, ituan jotzean, kanpoko lerroko galeoi espainiarrek su hartzen zuten. Marinel espainiarrek sutatik ihes egiten zuten izuturik. Kostalderako erretira Jean Rogier du Cruzet, almirante frantsesaren ordezkariaren

txalupek mozten zuten. *Teresa de Covadonga* eta *Neptuno* galeoi espainiarrak hondoratu egin ziren kostaldeko harkaitzen aurka jota.

Lope de Hocesek, moilako bateriek lagunduta, etsi-etsian borrokatzen zuen 1.700 tonako galeoi bikainarekin. Jaurtigai frantsesek moila jotzen zuten eta bateriak desmuntatu egiten ziren. Egoerak irteerarik ez zuela ikusirik, ur gainean zeuden ontziak erretzeko agindua eman zuen, frantsesek har ez zitzaten. Horiek, etsaiaren ontzidia



Getariako gudua. Su-ontziak Hoceseko galeoiak hurbiltzen ari dira, eta herrestan txalupak daramatzate, eskifaiak ihes egiteko. Irudia: Andre Lambert.

sarraskitu ostean, hiribildua bonbardatzen jardun zuten. Jaurtigai frantses batek harresietako bolborategia leherrarazi zuen. Getariarrak beste herri batzuetako tertzioek lagunduta defendatzen ziren. Suak alde guztietan egiten zuen kalte: bai moilan lotutako batel eta txalupetan, bai Getariako etxeetan.

Egun batzuetako borroka gogorren ostean, armada frantsesak aingurak jaso eta alde egin zuen arradatik. Nicolas Judici jenerala buru zuen *Santiago* galeoiak bakarrik eutsi ahal izan zion, portuko kai-muturraren ertzean; eta tiroz josita eta mastagabetuta amaitu zuen arren, Pasaiaiko portura iristea lortu zuen, txalupek lagunduta.

Hondamendiaren ondorioz, iturri dramatikoek aipatzen dute portuan zeuden eta guduaren ondorioak jasan zituzten 11 galeoi, 5 urka eta fragata bat galdu zirela. Hildakoak asko izan ziren, 3.000 eta 4.000 gizon artean, ofizial eta itsasgizon apartak barne; besteak beste, Luis de Aguilar eta Juan Bravo jeneralak, Baltasar de Torres galeoi-kapitaina eta Domingo Encinal pilotu nagusia. Bestalde, ez zen frantsesen ontzi bat bera ere suntsitu eta, haien isekazko ohar baten arabera, soilik *“hogeita bost gizon, oilo bat eta uso bat bakarrik galdu ditugu”* (RONCIÈRE, 1934: 47).

Bitxia da Getariako guduaren ikonografiarik ez izatea -frantsesek eginak izan ezik-, baina bai garai bereko beste gudu askorena (besteak beste, Lope de Hoces berak Baía de Todos os Santos gaiztatutakoa). Ziur asko, Espainiako armadaren porrota handia izan zelako gertatuko zen. Gainera, Espainiako armadak irailaren 8an Hondarribian izandako garaipenak -Bordeleko artzapezpikuaren ontzidiak hiribilduarengan zeukan itsas blokeoa amaituz- hondamendi horren ondorioak eklipsatu egin zituen. Horrenbeste goretsi zen garaipen hori, Filipe IV.a erregeak Juan de Palafox y Mendozari setioa xehetasunez eta zabal idaztea agindu ziola; baina, dena dela, han ez zuen Getariako hondamendia ia aipatu ere egiten (ECHEVARRIA, 1998: 314).

Gudian eraso-teknika berri bat erabili zen: *brulote* (frantseseko brûlot-etik) edo su emateko ontziak bidaltzean zetzan; hau da, material sukoiz (bolbora, sufrea, olio...) betetako ontzi zaharrak, edo erabiltzen ez zirenak, armada espainiarreko galeoien kontra bidaltzen ziren, su emanez eta leherraraziz. Itsasontzi horiek ontziola batean prestatzen ziren, helburura iristean lehenbailehen eta ahal bezain gogortasun handienarekin su har zezaten. Su-ontziak ezagunak ziren Antzinatetik. *Brulote*en aitzindariak Federico Giannibelli-k asmatutako lehegailu flotatzaileak izan ziren; besteak beste, holandarrek era-

bili zituzten Anbereseko setioan (1584-1585), Parmako Dukeak Escalda ibaiaren gainean osatutako batelen zubiaren aurka. Baina Getariakoa berritasuna izan zen, su-ontziak ez baitziren helburu finkoen –zubiak edo portuak– aurka jaurtiki, helburu mugikorretara baizik; hau da, Lope de Hocesen galeoien aurka.



Su-ontzi bat XVII. mendeko grabatu batean. Irudia: Wenzel Hollar.

4.2. 1638KO GUDUAREN ONDORIOAK

Gertakizun lazgarri horrek ondorio larriak izan zituen moiletan eta hiribilduan; izan ere, etsaien kanoien bonbardaketak jasan zituzten eta kalte larriak izan ziren. Horrela kontatzen zuen Getariako gobernadore Nikolas Arnaltek:

“Baieztatzen dut, aurtengo abuztuaren hogeita bian, kostalde honetan zebilen Frantziako armada, eta Hondarribia setiopean zuena, handik etorri eta Getariako badiaren aurka abiatu zen; han zegoen Lope de Hoces y Cordoba jenerala hamabi galeoi eta fragata batekin, eta egun horretako hamarretan hasi ziren etsaiarengandik babes-ten; guduak arratseko seiak arte jarraitu zuen eta denbora horretan gauza bera egin zen hiribilduaren plataformetan ezarrita zeuden lau artilleria-piezekin, portuan goiko hirurekin, elizako sakristiaren azpialdeko beste hirurekin eta moilako gangan beste hainbeste; guztira hamahiru pieza ziren eta moilaren muturrean lau gehiago jarri ziren eta beste hainbeste San Anton uhartearen puntan jarri ziren; hogeita bat pieza horiek sei lekutatik etsaiaren armadari erasotzen zioten, lurrera hurbildu eta jendea lehorreratu ez zedin ahal zutena eginez, arpilaketarik ez egiteko; horrela, hirurehun eta laurogei tiro egin ziren egun horretan eta hurrengoan, hamabi galeoi horiek su-ontziekin erre eta hondatu ondoren Frantziako armadak atzera egin zuen arte. Hainbat postu eta lubakitan moskete eta arkabuzekin goarnizioan zeuden infanteriakoek, asko izan ziren agertu-

takoak, oraingoan berrogeita lau kintal eta zortzi libra bolbora erabili ziren (Gaztelako pisua zen, eta kintal bakoitzeko ehun libra ziren), baita kalibre askotako hirurehun eta laurogeita hamar burdinazko bala eta hirurehun eta hirurogeita bi libra soka ere. Eta bolbora kantitate horretan sartzen dira material horretako lau upel, hamabost galera txiki ontzien suarekin lehertu zirenak biltegiak airean botaz, eta hiribilduak kalte handia jasan zuen eta zorionez ez zen bolbora gehiago airean joan, eta plaza horrek izan zuen estuasuna ikusita eta ontziak erretzeak eta haietatik biluzik eta zaurituta irteten zen jendea ikusteak sortzen zuen nahasmena (OMA: VP, 2. seriea, 2. liburukia, 3. agiria, 13. folioa).

Urte bereko irailean, Martin de Velasco y Brizuela errege-ikuskariari agindu zitzaion Getariara joateko, inbentarioa egitera eta berreskuratzeraz *“(...) ahal zen guztia, eta hango badian galdu ziren ontzietatik salba zitekeena, besteak beste, artilleria, kanoi-gurdiak, munizioak eta itsasontziko hornidurak eta gainerako guztia (...) aipatutako gauza guztiak uretatik atera daitezzen, eta Martin Belascori beharko lukeen laguntza guztia eman diezaiotela, eta ez bazara horra joateko moduan, Asencio Arriola almiranteari enkargatu diezaiozula gauzatu dezan (...)”* (OMA, VP, 2. seriea, 1B liburukia, 13. folioa).

Hain zuzen ere, azkenean Asencio Arriola izan zen itsasontzien hondakinak eta badian hondoratutako material militarra berreskuratzeaz arduratu zena. Artilleria-pieza asko Lisboaera eramane ziren berriz galdatzera, eta egoera onean zeuden beste batzuk berrerabili egin ziren garbitu ondoren: *“(...) Espainiako Artilleriako kapitain jenerala den Marques de Castrofuerte-ren aginduz, aipatu urtean portu hartan erretako Armadako ontzietatik ateratako brontzezko hamazazpi pieza eta burdinazko beste bat jarri ziren (...)”* (AZHM: Aparici bilduma).

Zoritxarrez, 1638ko gudu odoltsuko aztarna gutxi aurkitu dira, Hocesén ontzidiko zati handiena lehertu edo erre egin zelako. Haien aztarnak Getariako moilako hormigoia eta zimenduen azpian egongo dira, izan ere, gaur egungo dartsenak biltzen baitu guduaren leku ia osoa, Espainiako galeoiak borrokatzeko kokatu ziren lekua.

Bestalde, gudua eta gero, ahalik eta material gehiena berreskuratu zen hondamenditik, baina oraindik gera daitezke aztarnak; batik bat Hocesén ontzietako aingurak. Horiek, bost metroko luzera eta tona bateko pisua gainditu dezakete. Badian sarri

Portuko sarbideetik gertu aurkitutako aingura, beharbada Lope de Hocesen galeoiren batena. Irudia: Iñaki Martinez, 2011.





ibiltzen diren urpekariek argazkiak ateratzen dizkieten aingura handi asko gudu horren aztarnak izan daitezke.

Berreskuratzeko, Gipuzkoako buzoaren lanaz gain, arpeuak erabili ziren, garai hartako itsas salbamenduko ekintzetan ohikoa zen moduan. Gutxi gorabehera metro bateko luzera duten pieza horiek goialdean txinga bat dute eta beste muturrean lau beso, kako modura. Askotan agertzen dira aztarnategi honetan, eta Aro Modernoko beste batzuetan; izan ere, hondoratzea gertatu eta berehala erabiltzen baitzituzten artilleria, aingura eta zama berreskuratzeko lanetan.

Flandestar urkan aipatu ditugun XVI. mendeko bonbarda zaharren orde, XVII.ean arma modernoagoak erabili ziren artilleriatzat. Pieza bakarrekoak ziren, brontzezkoak (1638ko kanoiak, adibidez), baina orokorrean haiek baino txikiagoak eta tiroan eraginkortasun handiagoa zutenak. Munizio modura, harrizko kanoi-balen orde burdinazkoak erabiltzen zituzten. Zazpi kilo izatera irits zitezkeen, kalibrea-



Aingura osoak eta hautsitako beste bat badian. Irudia: Luis Urresti. 2014tik 2016ra.

ren arabera, eta badiako gunee zabaletan aurkitu ditugu. Etsaien zurezko kroskoetan eragin suntsitzailea izaten zuten: tiro batzuez flotazio-marratik behera jotzea, itsasontzien urpeko aldean, nahikoa izaten zen ontzi bat berehala hondoratzeko.

Altzako-Arria inguruko miaketetan, kanoi horietako baten zati txiki bat berreskuratu genuen: izurde-motako helduleku bat. Brontzezkoa da, bizarren marka arina dauka eta, ziur aski, galeoiren baten santabarbara lehertu zenean airean joan zen. Izurde-formako heldulekuen prototipoa 1520ko Alemanian aurkitzen da, baina heldulekuetan eta ipurtondoan benetako izurdeak dituzten kanoiak Augsburg hirian galdu ziren, 1531 eta 1533 artean. Apaindura hori poliki-poliki zabaldu egin zen mendean zehar, hurrengoan ohiko bihurtu zen arte (LOPEZ, 2011: 495-496).

Herri bat ia erabat txikituta utzi zuten guduaren ondorio latzek, denboran zehar iraun zuten. Hurrengo urtean, kokaleku honen ahultasuna aztertzean, mendebaldeko haizeetatik ongi babestua zegoela zioten, baina beste alboetatik etsaien erasoetara irekia, aipatutako guduan argi ikusi zen moduan: *“Getariako portua deitzen zutena gehiago zela senadia portua baino; izan ere, ekialdetik, mendebaldetik eta iparraldetik edozein irainen aurrean arriskuan baitzegoen, eta gainera, eragozteko aukerarik gabe”* (MORET, 1969: 119-120). Horregatik, aurrez hasitako gotortze-lanei berriz heldu behar zitzaizela eskatzen zuten. Horrela, 1639an, Antonio Gandolfok Getariara joan behar zuen gotorlekuak egitera, herri guztiaren laguntzarekin: ... *“(…) denak joango dira ahal duten neurrian peoiekin eta materialekin laguntzera, denak ahalik eta azkarren egin daitezten, udaberrirako amaitzea komeni da, haien bidez hiribildua eta portua etsaiak saiatu dezakeen edozein inbasiotatik seguru egon dadin (...) onartu da ofizial eta maisuez gain*

gotorleku horietan jardun behar dutela berrehun gizonek, gerra-maisuaren lehorreko tertzioko ehun (...) eta hiribilduak eta eskualdeak jarriko dituen beste ehun emakume eta mutil gazte (...)” (HEAL: VP, 42. liburukia, 293. folioa).

Eta horrelaxe izan zen. Emakume, gazte, peoi, itzain eta arotzen lanarekin ekin zitzairen lanei, gastuen kontuetan islatuta agertzen den moduan: “(...) *moilaren sarre-raren goialdean eta Gastetape alderantz hormazko plataformak lanean jardun dute, elizpean San Anton uhartean, artilleriarentzat zabalgunea, lurrezko ate parean baluarte txiki bat, suntsitutako etxeen hondakinak eraman eta harrobietatik ateratako harria garraiatu eta bestelako hargintza, harlangaitz eta arozgintzako lanetan (...)*” (OMA: VP, 1. seriea, IV. liburukia, 166. dokumentua, 207-216 folioak).

Lan horiek finantzatzeko, lehenbizi 4.000 errealeko jesapena egin zen eta, ondoren, 1.661 errealeko igorpena (Jeronimo de Sotok, 1639an); nahikoa izan ez zenez, berriz eskatu zen dirua hurrengo urtean, lanaren arduraduna Montanis maisua zelarik (OMA: VP, 1. seriea, IV. liburukia, 179-189 dokumentuak, 229-240 folioak).



05

Beste testuinguru arkeologiko batzuk: urpean gehiago daude...

Sous la mer, chaque regard est comme dérobé à un monde interdit, et provoque un choc émotionnel que je ressens, intact, à chacune de mes plongées... Si j'arrêtais mes mouvements, je poursuivais une imperceptible glissade. Je vidais d'air mes poumons et cessais de respirer... je me sentis descendre comme dans un rêve.

Jacques-Yves Cousteau





5.1. BADIEN HONDORATUTAKO MEA-ONTZI BAT

Bizkaiko golkoa zeharkatzen zuten itsasontzien itsas ibilaldi handiez gain, bazen kabotaje bidez egiten zen oihal-nabigazioa ere. Portuz portu egiten zen, kostaldea begi bistatik galdu gabe, denboralea zenean babestu ahal izateko. Bidaia horiek, batez ere, euskal itsasadarretako burdinaren merkataritzari zegozkionak ziren eta, arrasto modura, Gipuzkoako kostaldean aurkitutako ontzi-aztarna batzuk utzi dizkigu.

Lehenengo pilaketen gunea zabalduz 1989an egin genuen miaketan, beste ontzi baten kargamentua aurkitu genuen Getariako badiaren hego-ekialdean. Kasu horretan, burdinolaren batetik zetozen barrek osatzen zuten zama. Erabat konkrezionatuta zeuden, zilindro-itxurakoak ziren eta batzuetan elkarrekin nahaspilak osatzen zituzten. Barra horietako bat zaharberritu ondoren, burdin forjatuzkoak direla egiaztatu da; eba-kidura karratua dute eta, gutxi gorabehera, 4 cm zabal eta 1,50 m luze dira (BENITO, 2004c: 135-137).



Material horiek neurri txikiko mea-ontzi baten zamaren zatia ziren. Garaiaren arabera patatx, *zabra*, pinaza, txalupa edo *ketxemarin* deitu izan zaie. Ontzi horiek 400 kg burdin mea garraiatzeko gai ziren eta 15 eta 30 tona arteko tonajea, 15-20 m-ko luzera eta 3-4 m-ko zabalera izaten zuten. Ez zuten ontzigain jarraiturik, masta batzuk zituzten eta arraunak zeramatzen, barealdietan laguntzeko (CASADO, 1988: 131-135).

Mea-ontziak hustuta zuen Somorrostroko mea, ziurrenik Gipuzkoako burdinolaren batera zeramana. Izan zitekeen Urumeakoa (Fagollaga, Pikoaga edo Ereñozu), Bida-soakoa (Endarlatza edo Urdanibia) edo, beharbada, Oriakoa (Saria edo Arrazubia). Itzulerako bidaian burdinola horietan egindako produktuak zamaten zituzten, itsas merkataritza-sarean banatzeko.

Ontzi horren kronologia zehazteko daturik ez daukagu, ez baita kroskorik edota bestelako objekturik aurkitu, zeraman burdinazko materiala besterik ez (gainera, horien forma egonkor mantendu zen XVI. eta XVII. mendeen artean). Beharbada XVIII. mendean nabigatuko zuen, siderurgia-produktuen ekoizpen handieneko mendea izan baitzen eta, adibidez, Arrazubiako burdinolan 500 eta 800 kintal arteko ekoizpen-datuak izan ziren. Hala ere, berdin-berdin izan zitekeen urkaren garaikidea edo egun haietan kostaldea suntsitu zuen denborale berean hondoratu izana ere, itxuraz ia-ia urakana izan baitzen.

Antzeko arrastoak aurkitu dira euskal kostalde osoan zehar. Horrela, burdin zamadun gabarra handi bat daukagu, beharbada XVIII. mendekoa, Monpaseko Pikatxilla inguru arriskutsuan (Donostia) aurkitua; han, beste berriago batzuekin partekatzen du espazioa; besteak beste, *Joao Pessoa* merkataritza-ontziarekin eta Rober arrantza-ontziarekin. Modu berean, Donostian, baina badiako ur bareagoetan, *zumitzen ontzi-aztarna* deitzen diotena aurkitu zuten INSUBeko kideek; ontzia erditik tolestutako (*planchuela* tolestean) burdin zumitzen sortaz zamatuta zihoan (IZAGUIRRE, 2004a: 94, 97-99).

Oriaren ibai-ahoa, 1993tik aurrera, erakunde horrek berak zenbait ontzi induskatu zituen, besteak beste, *Orio II* izendatutakoa, XV. eta XVI. mendeetan datatutako burdin lingotezko kargamentuarekin. Gainera, beste ontzi-aztarna batzuk aurkitu zituzten: *Orio III* (XVI. mendekoa, burdin zamarekin), *Orio IV* (XVI. mendeko mea-patatxa, Bizkaiko mearekin) eta, azkenik, Oria bailarako burdinoletatik ekoizpen horren itsas helmugetara iritsi nahian zihoan *Orio V* (zumitz, *planchuela* burdin eta totxoz osatutako zamarekin) (IZAGUIRRE, 2004b).

ITURRITXIKI

Beharbada gerta zitekeen, denborale garaian, Getariako mea-ontzia portuan babes-ten saiatzean hondoratzea, Oriako ontziei gertatu zitzaien moduan (ezin izan zuten haren barra beldurgarria gainditu), kostaldera herrestan eramana izango zen, eta han olatuen menpe geratu harkaitzen aurka jo arte, urkari gertatu zitzaion moduan. Horre-gatik ez da kroskoa kontserbatzen, zama soilik (BENITO, 2004: 135-137).

Gabarra, Pikatxillako (Donostia) mea-ontzia; egituraren, koadernen eta burdin zamaren arrastoak. Irudia: Luis Urresti.



Irudia. Pikatxillako gabarra (Donostia). Luis Urresti.

5.2. GETARIAN AURKITUTAKO HARRIZKO AINGURAK

Ikusi dugun moduan, Getariako badian, XVI. mendetik XVIII.-era arteko ontziek aingurak, apeuak eta aingura txikiak galdu zituzten. Horietako batzuk guk atera ditugu jarduera arkeologikoetan, beste batzuk *in situ* daude eta beste batzuk Getarian erakusgai. Pieza horiek guztiak burdinazkoak dira, baina badira harrizko aingurak ere.

Harrizko aingurak itsasoko sartu-irtenetan eta ibaiko edo kabotaje laburreko nabigazioan erabilitako arpeurik primitiboena ziren. Edukiera txiki eta ertaineko ontzietan erabiltzen ziren, arraunez eta belaz mugitzen zirenak gehienak, oso gutxitan motorrez. Berreskuratutako ainguren neurria ikusita, ontziak 30 m luze izatera ere irits zitezkeen, nahiz eta ohikoena 10 m-tik beherakoetan erabiltzea zen.

Lortzeko errazenak ziren, inguruko materialez eginak baitzeuden (harria eta egurra) eta asko landu gabe ainguratzeko balio baitzuten. Oso astunak ez zirenez, pertsona bakar batek erabil zitezkeen zailtasunik gabe. Gehienbat, artisau moduan lan egiten zuten bertako arrantzaleek erabiltzen zituzten, eta horregatik, askotan ainguratoki eta kala txikietan aurkitzen dira.

Ikusiko dugun moduan, orokorrean itxura nahiko erregularra lortzen saiatzen ziren; zela trapezoidala, trianguluarra edo ardatz-formakoa. Hainbat zulo egiten zizkieten, gureen kasuan hiru; goikotik, zirkularra gehienetan, kalamuz, larruz edo beste material natural batez egindako begita pasatzen zen. Soka horren bidez hondoko lurpetik atera zezaketen eta aingurak jasotzeko maniobra errazten zuen. Behealdean bi pitzadura, edo zulo estu, egiten zizkieten eta hor makilak sartzen zituzten presiopean; horrela, erpe modura funtzionatzen zuten eta itsas hondoari atxikitzen ziren.

Sarritan aurkitu dira Kantauri kostaldean, bai portuetan nahiz badia eta ibai nabigagarrietan. Galizian izugarri daude, batez ere, Cies uhartedian. Euskal portuetan ere aurkitu dira; besteak beste, Lekeitio, Mendexako Karraspio hondartzan, Hondarribian, Donostian, Pasaian, Getarian eta, duela gutxi, Elantxoben. Ustekabeko aurkikuntzak izan dira batzuk, baina besteak jarduera arkeologikoen barruan.

Aurkikuntzak ugariak izan arren, ia ez dago formen eta haien kronologiari buruzko azterketa sistematikorik, datatzeko oso zailak baitira, ia beti material organikorik gabe aurkitzen direlako; izan ere, denboraren joanak hondatu egin ditu egurra (hagetakoa)

eta landare-zuntza (soka eta loturena). Gainera, kasu gehienetan ez dira aurkitu ontzi-aztarna edo egituren ondoan, hau da, datazio erlatiboak lortzeko moduko testuinguru arkeologikoetan (BENITO, 2000: 665-684).

Horren adibide dira Getariako uretan aurkitutako harritzko lau aingura.

5.2.1. Aingura trapezoidal luzekara, 1 zk

Pieza hori 1988ko apirilean aurkitu zuten Iñaki Gutierrezek eta Ignacio Etcheverryk, iparraldeko moila zaharreko muturretik gertu, egiten ari ginen miaketa arkeologikoen barruan.

Kostaldeko flyscharen hareharrizko harlauzaren berezko forma baliatuz landuta dago. Gainazalean korrante-lorraz bat ikusten da, hau da, harkaitzaren genesiaren unean, sakonera oso handian eraturako hondoko jalkinak. Alboak zakarki landuta daude, aldiz, zuloak xehetasun gehiagorekin. Kasu honetan, goikoa karratua da eta aldeek 6,5 cm neurtzen dute; beheko biak laukizuzenak dira eta 7,5 x 4,5 cm neurtzen dute. Aingura 100 cm luze eta 46 cm zabal da oinean, eta 7 cm-ko lodiera dauka.



Aingura handi trapezoidal luzekara, 1 zk. Irudia: Javier Mazpule.

5.2.2. Aingura trapezoidal luzekara, 2 zk

Aurrekoaren miaketa-ekinaldi berean berreskuratu zuten, 1988ko apirilean, Ignacio Etcheverryk eta Iñaki Gutierrezek, Getariako kanpoko portuaren sartzeko kanalean.

Ainguraren gainazalak oso leunak dira eta atera zuten hareharri gris konpaktuzko harlauza gogorarazten du, leuntzen ibili beharrik gabe. Zumaia eta Getaria arteko kostako flyschetik erauzia izan daiteke. Zuloak fin pikatu zituzten: goiko zirkularrak 6

cm-ko diametroa dauka, eta beheko bi laukizuzenek 3,5 x 6 cm neurtzen dute. Alboak zakarragoak dira eta 6 cm-ko lodierara iristen dira. Luzera osoa 92,5 cm-koa da eta oinarriko zabalera 44,5 cm-koa.

Aurkitu zutenean, hagetako baten egurrezko zatia kontserbatzen zuen beheko zuloetako batean. Karbono-14aren metodoa erabiliz datatu zen eta 900 ± 50 BP urteko adin zenbataetsia eman zuen, eta dendrokronologia bidez kalibratutako adina K.o. 1020 eta 1250 urteen artekoa izan zen. Beraz, pieza hauen datazio bakarretakoa Goi Erdi Arokoa dela esan dezakegu.



Aingura handi
luzekara eta
trapezoidala;
2 zk. Irudia:
Javier Mazpule

5.2.3. Aingura txiki triangeluarra, 3 zk

Iñaki Gutierrezek eta Ramon Ojedak erauzi zuten 1989ko urriko miaketa-ekinaldian. 10 m-ko sakoneran zegoen, Getariako badiaren ekialdeko sektorean, Iturritxikiko aztarnategitik gertu.

Egikera nahiko erregularrekoa da, *Pomatoceros triquetter*-ak eragindako konkrezio asko dituen hareharri horixkan egina. 64 cm luze eta oinean 43 cm zabal da; goialdeko lodiera 3,5 cm-koa da eta behekoa 6 cm-koa. Goiko zuloa zirkularra da eta 5 cm-ko diametroa du; beheko biak laukizuzenak dira, batek 5 cm x 7 cm neurtzen du, eta besteak 4,5 cm x 7 cm. Guztira 26,22 kg pisatzen ditu.



Harrizko aingura, 3 zk.
Irudia: Ana Benito.

5.2.4. Aingura txiki triangeluarra, 4 zk.

1988ko abenduko jarduera arkeologiko batean erauzia, Getariako portuan, hegoaldeko kai-muturraren ondoan, 7 m-ko sakoneran.

Zulo zirkularreko goiko zatia soilik kontserbatzen dugu, baina formak adierazten digu jatorrian forma triangeluarreko hiru zuloko aingura izango zela. Beharbada, arroken kontra jota hautsiko zen edo, bestela, hautsita zegoelako eta balio ez zuelako, uretara bota zuten.

Hareharri horixkan landuta dago, beharbada kostaldeko sektore honetakoa. Kontserbatutako zatiaren luzera 34 cm-koa bada ere, aurreko piezaren antzeko forma eta arroka-aren kalitatea ikusita, gutxi gorabehera 60 cm-ko luzera izan zezakeen. Kontserbatutako zuloaren diametroa 4 cm-koa da, piezaren lodiera 5 cm eta 5,5 cm artekoa eta beheko zabalera 29 cm-koa. Guztira 9,52 kg pisatzen ditu.

Aingura horiez gain, arrantzaleek eta urpekari profesionalek, nahiz afizionatuek, Getarian beste antzeko pieza batzuk aurkitu izanaren ahozko erreferentziak badira. Kasu horietako bat da aurreko mendeko 80ko hamarkada aurretik Tomas Hernandorena buzo profesionalak erauzitako 3 aingurena. Gaur egun moila berriek estalita dauzkaten portuko guneeetan zeuden. Angel Gerecak (inguruko buzo profesionala hori ere) harrizko aingura batzuk berreskuratu zituen, beste material arkeologiko batzuen artean. Larrañaga Intxaurren-
do anai getariarrek ere jatorrizko portuan aurkitutako harrizko aingura batzuk dauzkate.

Bestalde, INSUB elkarteak, gutxienez bi pieza erauzi zituen 1998 eta 1999 artean; hautsita zeuden biak, baina bat luzexka zen, ares-tian aipatutakoen antzekoa, eta bestea, triangeluarra, ziur asko.

Getarian aurkitutako pieza horiek guztiek definitutako harrizko aingura-mota guztiak ordezkatzeko dituzte: ardatz-formakoa, triangeluarra eta trapezoidala.



Harrizko aingura
triangeluarra,
4 zk.; beheko
zatia falta zaio.
Irudia: Javier
Mazpule



Larrañaga Intxaurren-
do anaien
Getariako harrizko aingura.
Irudia: Ana Benito

Beste testuinguru arkeologiko batzuk: urpean gehiago daude...



INSUBek, 1999-06-04an, Getarian aurkitu eta berreskuratutako harrizko aingura baten zatia.
Irudia: Joshan Galdona.

5.3. ZERAMIKAK: ANFORATXOAK ETA TXONGILTZOAK

Aztarna metaliko eta litikoez gain, zeramikazkoak ere aurkitu dira, orain arte aurkitutako lehenak.

1990eko udazkenean, Real Sociedad de Actividades Subacuáticas elkarteko bi kidek, Jesus Mari Castillo eta Patxi Uribe, urperaketa bat egiten ari zirela, zeramika batzuk aurkitu zituzten Getariako portuaren sarbidean.

Zehazki esanda lau zati izan ziren, gaur egungo hondakin batzuekin batera gainazalean aurkitutakoak, eta anfora txiki bati, txongil txiki bati eta pitxer bati zegozkienak.

Anforatxoa, Jesus Mari Castillo eta Patxi Uribek Getarian aurkitua.
Irudia: Juantxo Egaña.



Bi heldulekudun txongiltxoa, Jesus Mari Castillo eta Patxi Uribek Getarian aurkitua.
Irudia: Juantxo Egaña.



Bi heldulekudun pitxertxoa, Jesus Mari Castillo eta Patxi Uribek Getarian aurkitua.
Irudia: Juantxo Egaña.

Anforatxoak eta txongiltxoak zeramikazko edukiontzi erabilienetakoak izan ziren Espainia eta Amerika arteko Aro Modernoko merkataritza kolonialean. Eskifaia hornitzeko edo trukerako erabiltzen zituzten eta likidoz (besteak beste, ura, olio, ardoa, pattarra eta ozpina) edo solidoz (besteak beste, arroza, ezti, arbendolak, hurrak, mahatsa eta kaparrak) beteta egoten ziren. Garai hartako dokumentazioan pegarrak aipatzen dira, tamaina edukiaren arabera bereiziz: horrela, arroakoak eta arroa erdi-koak zeuden, besteak beste.

Ugariak dira penintsulako kostalde guztietan, eta era berean, euskal portu askotan aurkitu dira; besteak beste, Lekeitio, Bilbo, Pasaia, Hondarribia eta Getarian.

Getariako txongiltxoa apartekoa da gure kostaldean. Aho esbasatua eta gorputz globularra ditu, eta, familia horretako zeramika gehienek ez bezala, bi helduleku dauzka.

Pieza hori eta anforatxoa 1500 eta 1580 urteen artean datatu daitezke, hau da, Goggin-en sailkapeneko *Estilo Primitibo*aren barruan. Goggin aitzindaria izan zen zeramika horien ikerketan, eta *spanish olive jar* (oliba espainiarren pitxerra) izendatu zituen, nahiz eta badakigun produktu-mota asko eramateko erabili izan zituztela. Horrela ba, Euskal Herrian aurkitutako estilo honetako lehenengo erreferentziak dira; izan ere, Estilo Ertain eta Berantiarreko pieza asko daude, 1580 eta 1850 artean datatuak, baina horrelakorik ez (BENITO, 1990: 44-45).

Hirugarren piezari dagokionez, urontzi-formako bi heldulekudun pitxertxo ere bakarra da gure kostaldean. Ez daukagu erreferentzia kronologikorik harentzat, baina aurrekoen garai berekoa izan daiteke. Horrela, laburbilduz esan dezakegu, urkaren garaikidea zen XVI. mendeko hondoratze beretik datorren multzoa osatzen dutela.



Getarian *in situ* aurkitutako zeramikak. Irudia: aurkitzaileak Iñaki Gutierrezekin.

06 Urpeko arkeologia: aztarnategi bat itsaspean

La mer est le vaste réservoir de la nature. C'est par la mer que le globe a pour ainsi dire commencé, et qui sait s'il ne finira pas par elle ! Là est la suprême tranquillité. La mer n'appartient pas aux despotes. À sa surface, ils peuvent encore exercer des droits iniques, s'y battre, s'y dévorer, y transporter toutes les horreurs terrestres. Mais à trente pieds au-dessous de son niveau, leur pouvoir cesse, leur influence s'éteint, leur puissance disparaît ! Ah ! monsieur, vivez, vivez au sein des mers ! Là seulement est l'indépendance ! Là je ne connais pas de maîtres ! Là je suis libre!

Jules Verne

Vingt Mille Lieues sous les mers





6.1. URPEKO IGERIKETAREN JATORRIA

Itsasoaren mundu ezezagunak beti erakarri izan du gizakia eta haren barrenak aurkitzen saiatu izan da, itsas baliabideez jabetzeko. Bultzada hori bazuten euskal kostaldean oso antzinatik, historiaurretik. Itsaski-bilketan aritu izanaren aztarnak daude, adibidez, Amalda haitzuloan (Zestoa), arrantzarako hezurrezko arrankaziak Debako Ermittia eta Urtiagan eta Errenteriako Aitzbitarte IVan, baina batez ere, izokin, erreboilo eta urraburuaren irudikapen artistikoak Ekain (Deba) eta Altxerri (Aia) haitzuloetako margo eta grabatuetan.

Gure aroan, erromatarrak Kantaurira iristean, ziur aski, murgil egiteko teknika bakun bat ekarriko zuten berekin. Getariaren moduko portu eta ainguralekuetan lehorreratzen ziren ontzietan, urpekari profesionalek joan behar zuten eskifaian. Tito Livio historialari latinoak (K.a. 59 - K.o. 17) aipatzen zituen. *Urinatore* deitzen zien eta birika hutsez urperatzen ziren, harriz lastatuta eta zahagiekin egindako airezko puxika moduko batzuen edo kanpai bakunen bidez arnastuz.

Baina askoz lehenago, Homero, Tuzidides eta Herodoto idazle greziarrek ere aipatzen zuten, urpekariak hondoratutako ontzietako altxorrak berreskuratzen zituztela eta etsaien portu-sarreretakoa babesak kentzen zituztela.

Aristoteles filosofoak (K.a. 384 - 322) metalezko kanpai alderantzikatu baten moduko zerbait erabiltzen zela aipatzen zuen; behin uretan sartuta, barruan geratzen zen airea arnastu zezaketen buzoek. Kondairak dioenez, K.a. 332. urtean, haren ikasle Alexandro Handiak, Tiro hiriaren aurka erasoan ari zela, buzoak kontratatu zituen portuan hondoratuta zeuden itsasontziak kentzeko; eta Alexandro bera ere murgildu omen zen kristalezko kanpai baten barruan, lanak gainbegiratzeko (kanpaiari Kolinfa izena eman zioten) (IMAZ, 2004 eta GONZALEZ, 1979: 249).

Mende batzuk geroago, *Plinio Zaharrak* buzo mitarrak bazirela aipatu zuen *Naturalis Historia* liburuan. Lehenengoz, arnasa hartzeko tutuak aipatu zituen; tutuaren alde bat gainazalean egongo zen flotagailu baten bidez eta, bestea, ahoan eramango zen.



Alexandro Handiaren kondairaren
Erdi Aroko irudia Irudia: British Royal Library.

IV. mendearen amaieran, Flavio Vegecio idazleak, *De Re Militari* lanean, txapel moduko bat deskribatzen zuen; flotagailuz lotutako tutu batean zehar luzatzen zen eta, horrela, uretatik kanpo mantentzen zen, arnasa hartu ahal izateko (IMAZ, 2004).

Geroago, Erdi Aroan zehar, batez ere XIV. eta XV. mendeetan, eskala handiko aurkikuntzen eta nabigazioaren aroa hasten ari zenean, ontziak birika hutsezko urpekariz hornitzen zituzten; besteak beste, hondoa jotzean, ur-zuloak sortzean eta bonbardaketen ondorioz sortzen ziren matxurak konpontzeko, eta aingurak berreskuratzeko beharra zegoelako.

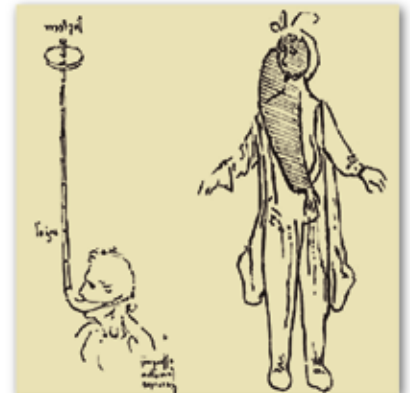
6.2. MURGILTZE KANPAIAREN ASMAKUNTZA XVI. MENDEAN

XVI. mendean, Bizkaiko golkoan zehar egiten ziren itsasbideak ugaritzearen eta portuen garapenaren ondorioz, buzoen lana gero eta beharrezkoagoa izan zen. Horrela, lehenengo dike eta moilak eraikitzen, dartsenen hondoa garbitzen, azpietan kateatutako aingurak erauzten eta hondoratutako ontziak, eta haietako tresna guztiak, berriz azaleratzen hasi ziren.

Leonardo da Vinci handi eta polifazetikoak (1452-1519) apnea bidezko murgiltzea asmatu zuen. Horretarako, ahora egokitutako tutu bat diseinatu zuen, airea sartu ahal izateko, goialdean larruzko flotagailu bat zeramana. Maskara bat ere irudikatu zuen, bularreko puzgarri batetik –gaur egungo txalekoen antzekoa– airea hartzen zuen larruzko eskafandra moduko bat. Gainera, buzoentzat lehenengo jantzi osoa ere asmatu zuen: maskaraduna, larruzko jantzi osoari lotutako aire-ontzia, hondoratzeko lasta moduan hondar-zakuak zerabiltzana, eta azalera igotzeko buzoak husten zituena. Itsaspeko moduko bat ere proposatu zuen. Asmakizun horiek *Codex Atlanticus* eta *Codex Arundel* liburuetan ikus daitezke (VIGUERAS, 1979: 249 eta RODRIGUEZ, IVARS, 1987).

Magallaesek hasi eta Elkanok 1522an amaitutako lehenengo mundu-biran urpekarien laguntza behar izan zuten. Adibidez, Moluketako Tidore uhartean zeudenean, eta abiatzear zirela, 1521eko abenduaren 18an, *Victoria* eta *Trinidad* ontziak espeziat

Leonardo da Vincik diseinatutako apnea bidezko murgilketarako tutua eta buzo-jantzia. Irudia: Buceo XXI, 3-3-2001.



ondo beteta zeudela, azken horrek ezin izan zituen aingurak jaso, krosko-zulo handi samarra zeukalako sentinan. Espedizioko Antonio Pigaffeta marinelaren egunkariaren arabera, konpontzeko, Tidoreko erregeak: *“Urpean denbora gehien egoten ohituta zeuden bost indigenak murgiltzeko agindu zuen, eta ordu erdi baino gehiago egon ziren arren, ezin izan zuten aurkitu nondik sartzen zen, eta bonbak martxan ziren arren urak igotzen*



Victoria ontzia. Irudia: San Telmo Museoko Bidairik luzeena erakusketa. Donostia, 2021.

jarraitzen zuenez, buzo bikain zirenaren ospea zuten beste hiru gizonen bila joan ziren uhartearen beste puntara... Itsasora jauzi egin zuten beren adats solteekin; izan ere, uste baitzuten urak, pitzaduratik sartzean, ileak harantz erakarriko zituela eta horrela jakingo zutela non zegoen; baina ordubetez bila jardun ostean, azalera igo ziren ezer aurkitu gabe” (PIGAFETTA, 1986: 76-77). Ez da sinisten erraza urpean horrenbeste denbora igarotzen zutenik inolako ekiporik gabe, baina balio beza jardueraren adibide modura.

Bi ontzietako kapitainak, Gomez de Espinosa eta Elcano, izan ziren istripuaren erantzuleak, ontziak nahita gainkargatu baitzituzten nolako arriskua suposatzen zuen jakin arren (ZULAIKA, 2019: 112).

Eta urte gutxi batzuk geroago, 1587ko irailean, buzoak behar zituzten Getarian, flandestar urkako kobrea ateratzeko: *“(…) urpean zegoen eta ezin zen atera buzoekin ez bazen, eta horiek hamabost egunean ezin zuten neguan zegoen denborale gogorra zela eta itsasoko hondarrak aipatu kobre guztia estaltzen zuela eta galdua geratuko zela eta haiek lan egin nahi zutela eta kobre hori atera, eta dagokionak lanagatik ordaindu ziezaiela.”* Hiribilduko alkatearen lizentzia jaso zuten lan horiek egiteko, hasiera batean, ohiko udazken eta neguko borraskek kostaldea astindu aurretik (SAO: GGA, 0649 paper-sorta).

Hilabete batzuk geroago, urte bereko abenduan, kobrezko salgaiak berreskuratzeko kezkarekin jarraitzen zuten, eta ez horrenbeste neguko eguraldi txarragatik, baizik eta hurrengo udan, eguraldia hobetzean, isilean zebiltzanek ateratzea saihesteko: *“Kobrea ahalik eta azkarren eraman dadila eta gehiago bilatzen jarraitzeko, agindu gehiago geratzen ez den arte (izan ere, udan hain hondo gutxiko ura badago, bi ‘estado’ edo gutxiago, erraz atera ahal izango eta beraz beharrezkoa izango da lan egiten dutenei ordaintzea)”* (SAO: GA, 204. paper-sorta, 31. folioa).

Pentsatzekoa den moduan, buzo profesionalen lana oso espezializatua zen, gaur egun bezala, eta behar bezala ordaindua izan behar zuen, gaur egun bezala hori ere, bi testuetan aipatzen den moduan.

Kobrezko totxoak nola aterako zituzten galdetzen diogu geure buruari. Ziurtasunez ez dakigun arren, beharbada, otar batekin, metalezko kutxa batekin, zurezko kutxa zulatu batekin, oihalezko poltsekin edo larruzko poltsekin jasoko zituzten soka baten bidez, bertikalean ainguratutako txalupara.

Zer lanabesekin lan egiten zuten ere galdetzen diogu gure buruari. Beharbada, urpean denbora-tarte handiagoan egotea errazten zuten eta garai hartan azaltzen hasi ziren asmakizunetako batzuk erabili zituzten; dena dela, horietan guztietan murgiltze-kanpaina nabarmendu behar da.

Murgiltzeko lehenengo kanpai hezea asmatua zuen Guillermo de Lorena italiarrak. Pieza urpean sartzen zen airea barruan harrapatuta geratzen zelarik. Urpekariak operazio-base moduan erabiltzen zuen: airea falta zitzaionean, kanpaina itzuli, arnasa hartu eta murgiltzearekin jarraitzen zuen azalera itzuli gabe. 1531n, Lorena ordubetez egon zen bere kanpaina murgilduta Nemi lakuan, Kaligula enperadore erromatarren itsasontziak berreskuratzeko asmoz (RODRIGUEZ, IVARS, 1987: 30).

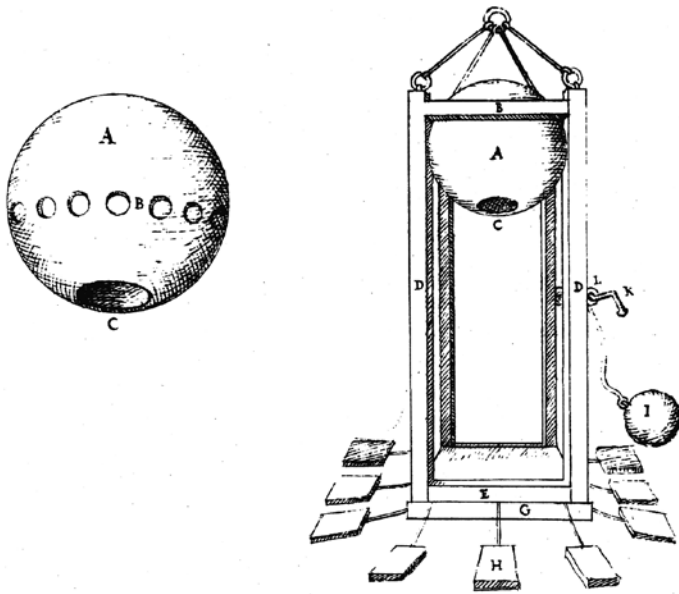
Teknika horien esperimendazioarekin jarraituz, 1538an, *“Toledoko kanpaina”* izenekoa probatu zuten hiri horretatik pasatzen den Tajo ibaiaren uretan. Ekitaldira Karlos V.a enperadorea bera joan zen, ikusmiran zebilen jende ugari gain. Kanpaiaren barruan bi pertsona jaisten ziren ibaira kandela bat piztuta zutela, eta denbora baten ostean, ur-azalera itzultzen ziren oraindik kandela piztuta zutela. Saiakera horren arrakastak urpeko lanetarako kanpaina egitea ekarri zuen Europa osoan.

Aurrerago, 1582an, Jose Bono italiarrak zenbait saiakera egin zituen: lehena, zurezko kanpai batekin eta, ondoren, brontzezko batekin; azken horrekin aingura batzuk erauzi zituen. Horrela, Filipe II.ak errege-pribilegio bat eman zion bere erreinuetan murgildu ahal izateko, beti ere, berreskuratzen zuenaren hamarrena Errege Ogasunari ematekotan (RODRIGUEZ, IVARS, 1987: 31-32).

Urpeko esplorazioari buruzko une hartako teoriko handiena Janello Torriani izan zen. Hark argitaratu zuen portuetako teknologiari buruzko lehenengo tratatu ezaguna, 1565-1568 inguruan. Hor murgilariak aipatzen ditu, itsas hondoa aztertzeke eta portu-egituren eraikuntza zaintzeko: *“Gauzak urpean finkatzeko beharrezkoak izango dira murgilari batzuk izatea, urpean oso trebeak izango direnak (...) behean dauden eragozpenak jakinarazteko (...) eta urpean egoteko tresna ere badago.”* Jantzi iragazgaitz bati eta, arnasa hartzeko, azalean agertzen ziren tutu batzuen erabilerari egiten die erreferentzia: *“Artifizioa jantzi bat egitean datza (...) behi larru biribilkatua eta larruzko kapazutxoaren gainetik aho aldera larru berarekin tronpa bat egitea nahi du (...) oso luzea (...) eta goiko muturrean kortxo bat egon behar du larruari uraren gainetik eusteko eta tronpa horretatik ahal izango du arnasa hartu eta bota”* (mende batzuk lehenago, Vegeciok asmatutakoaren antzeko tramankulua).

Gainera, hondoa ikusteko tresna bat proposatzen zuen *“(...) beirazko maskuri bat gutxienez hiru arrako diametrokoa eta zulatuta egon behar du C-an (ikus irudia), urpera sartu nahi duenak barruan burua sartu ahal izan dezan...”*. Beste tresna bat ere pentsatu zuen, upel handi baten modukoa, non pertsona bat murgildu zitekeen, itsasoa ikusteko beirekin. Zuzen mantentzeko, kortxoak edo kalabazak jartzen zizkioten inguruan. Aldea batzuk proposatu zituen; besteak beste, upelaren ordeztu esfera handi bat jartzea *“(...) alanbrezko esfera oso handi bat, beirak jarri ahal izateko zuloak dituena...”*. Argia izan zezakeela ere esaten zuen...

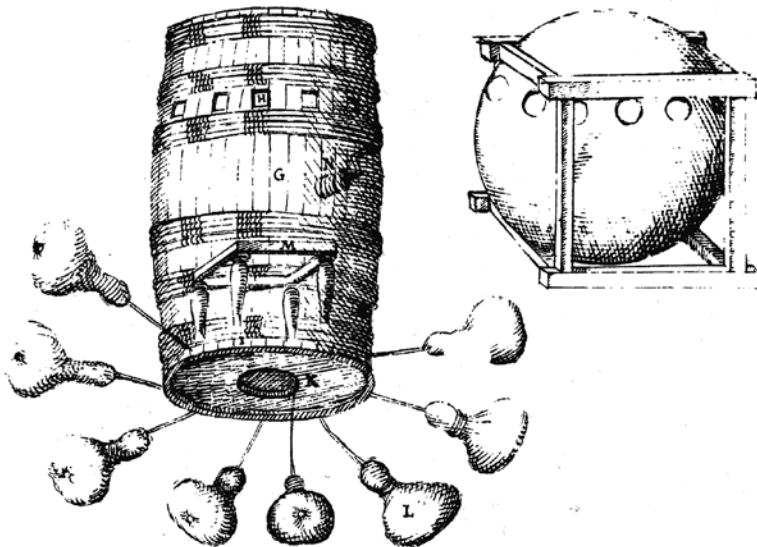
Era berean, hondoratutako ontziak eta haien zama ateratzeko metodoak azaltzen zituen Torriani, hondoratutako objektuen pisu espezifikoari buruzko gogoetekin; zenbat eta astunagoa izan, orduan eta zailagoa ateratzea, noski: *“Baina ontzi batek denbora asko badarama urpean eta zaman zeramana salgai-mota askotakoa bada, horiek izaera oso arinekoak izanik (...) errazago jasoko dira itsas hondotik; baina berez ura baino astunagoak badira, horietan indar gehiago egin beharko da...”*



Torrianiren asmakuntzak. Irudia: VIGUERAS, 1979: 251.

Eta azkenik, ontzien sakonera kontuan hartzea proposatzen zuen, urpekoak berreskuratu ahal izateko: “(...) ez da komeni uraren sakonera ontziaren luzera baino altuagoa izatea, eta hondoa ontzia baino askoz gehiago balitz, arreta gehiago eta soketan indar gehiago jarri beharko da eta oholezko zoru bat egin beharko da (...) ontzia jasotzeko ‘hergate’ edo tornoak gainean finkatzeko...” (VIGUERAS, 1979: 249, 250, 252 eta 310).

Garai hartako beste pertsona aipagarri bat Jeronimo Ayanz Beaumont (1553-1613) nafarra izan zen, urpeko igeriketaren benetako aitzindaria. Urpeko jantzi oso bat asmatu zuen, arnasa hartzeko tuta, betaurrekoak eta azaletik aire-hornidura jasotzen zuen txalekoa. Lanabes horiekin, buzo baten lehenengo murgiltze dokumentatua egin zuen, Pisuerga ibaian, Valladoliden, 1605. urtean. Itsaspeko moduko bat ere asmatu zuen, itxi eta bikeztatu ondoren arraunen bidez mugitzen zena (RODRIGUEZ, IVARS, 1987: 57-78).

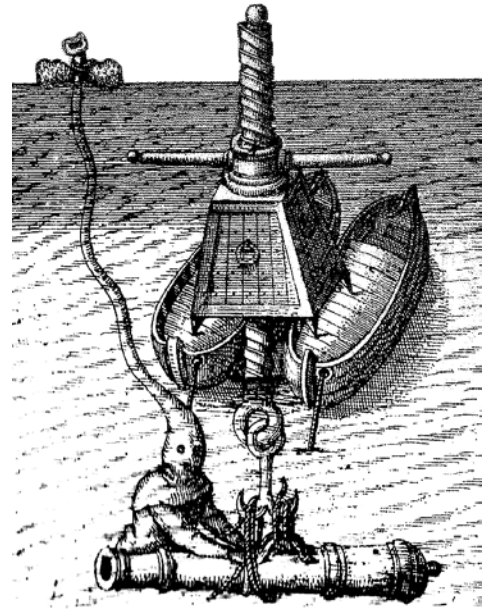


6.3. MURGILTZE KANPAIEN ERABILERA FINKATZEA XVII. ETA XVIII. MENDEKO URPEKO BERRESKURATZEETAN

Dagoeneko ikusi dugunez, XVI. mendean, baina batez ere XVII.lean, murgiltzeko teknikak hondoratutako ontziak berreskuratzeko erabili ziren. Horren harira, 1613an, Diego de Ufano artilleriako kapitain espainiarrak itsas hondoa urperatutako kanoiak, are itsasontziak, berreskuratzeko tresneria asmatu zuen. Ahuntz-larraz egindako jantzi bat zen, eta ur-azalera iristen zitzaion txano bati esker denbora guztian airea izan zezakeen; larru leunduzko lentekin egindako betaurrekoz osatuta zegoen, argiago ikusteko (RODRIGUEZ, IVARS, 1987: 59). Horrela, Torriani teorizatutakoa gauzatu zuen.

Bestalde, Pedro Ledesmanen 1623ko *Pesquería de perlas y salvamento de galeones hundidos en Indias* (*Perla-tokiak eta Indietan hondoratutako galeoien salbamendua*) izeneko tratatuan, ontziak berreskuratzeko metodoei buruzko marrazki deskribatzaileak agertzen dira: murgiltzeko tresneria bakunak, nahiz birika hutsez urperatutako buzoenak "(...) pertsonak itsas hondora jaitsi daitezela hamasei eta hogeita bost besaldi arteko ura dagoen tokietan eta egon daitezela hiruzpalau orduz..." Puntan arpeuak zituzten soka lodiak botatzen zituzten itsasontzitik ontzi-aztarnaraino; horiek ur-azalerraino jasotzen zituzten, pertsonen indarrak mugitutako danbor birakari handiz osatutako tramankulu baten bitartez (MEDEROS eta ESCRIBANO, 2006: 362).

Bahametan eta Mexikoko golkoan hondoratutako Mundu Berriko ontzidiko galeoietako zamak, kanoiak eta aingurak erauzteko aplikatu behar zuten teknologia hori. Horren adibide bat da, 1626tik aurrera, Nuestra Señora de Atocha eta Santa Margarita galeoiek zeramaten urre eta zilarraren zati bat berreskuratu izana. Ontzi horiek 1622an abiatu ziren, merkataritza-ontziz osatutako eta galeoi batzuek lagundutako ontzidiarekin batera. Urte horretako irailaren 6an, Floridako penintsulan hasitako urakan bortitz



Artilleria-piezak uretatik ateratzeko tresna. Irudia: Diego de Ufanoren 1613ko grabatua (Liburutegi Nazionala, Madril).

batek harrapatu zituen ustekabeen eta cayoetako arrezifeetaraino jaurti. Han hondoratu ziren zortzi ontzi, eta horien artean bi galeoi izarrak: *Santa Margarita eta Nuestra Señora de Atocha*.

Ekaitzaren ostean, Gaspar de Vargas kapitainak ikerketa bat egin zuen bizerik ateratakoen artean, hondoratzearen lekua kokatzeko. Atocha 16 m-ko sakonerara aurkitu zuten, baina gehiegi zen birika hutsezko buzoentzat. Gainera, beste urakan bat iritsi zen eta beste buzo batzuekin iritsi zirenean, mesana masta dagoeneko ez zegoen agerian. Berriz aurkitzeko saiakerak, arpeuak erabiliz itsas hondoa orrazteak, ez zuen ezertarako balio izan. Berreskuratzen saiatzeko, Fillipe IV.ak Habanako Francisco Nuñez Melian urpekari aditua kontratatu zuen. Horrek, hiri horretan diseinatu eta galdatutako 300 kg-ko brontzezko kanpai bat erabili zuen. Itsasontzi batek kanpaia herrestan zerman bitartean, buzoa barruan eserita zihoan, leihotatik hondoa miatu zezakeen bitartean. Hurrengo lau urteetan, zilarrezko 380 lingotetik gora, 67000 txanpon eta brontzezko 8 kanoi erauzi zituzten *Margarita* ontzitik. *Atocha* itsas hondoa mantendu zen 1985ean berriz aurkitu zuten arte (MATHEWSON, 1988: 14-30).



Pedro de Ledesma 1623ko hondoratutako galeoiak berreskuratze-ko tratatuko marrazkia. Irudia: Madrileko Ontzi Museoa. Jose Antonio Gonzalez Carrion, Carmen Torres Lopez: "Fuentes documentales para búsqueda de pecios. El manuscrito de Ledesma" ("Ontzi-aztarnak bilatzeko iturri dokumentalak. Ledesma 1623ko marrazkia"). manuscrito-ledes-ma.pdf (culturaydeporte.gob.es), 464. or.

Eta urte gutxiren buruan, Getariako badian ere buzo profesionalak murgildu ziren (besteak beste, Gipuzkoakoa), arestian aipatutako 1638ko guduan hondoratutako ontzien hondakinak erauzteko. Alonso Ydiaquezi eman zioten lanak gainbegiratzeko ardura "(...) eta Gipuzkoan plaza duen buzoak parte hartu dezala..." Kanoiak, aingurak eta beste tresna batzuk berreskuratu zituzten. Zerbitzu horiek ordaintzeko 4.000 dukat eman zituzten (OMA, VP, 2. seriea, 1B liburukia, 200. folioa).

Baliteke, erauzketak egiteko kanpai bat erabili izana ere. Baina ziur dakigu lan horietan hainbat tramankulu erabili zituztela; hala nola, objektuak ateratzeko Ledesmak diseinatutakoak (adibidez, arpeuak; batzuetan horiek ere galdu egiten zirelarik). 1988tik aurrera, badian egin genituen miaketetan, gudu horretako hainbat material berreskuratu genuen: arpeuak, kanoiaren hondakinak, aingura txikiak eta munizio ugari, aipatu dugun moduan.

Ospetsua izan zen *Cadaques-eko kanpaia* edo *kanpai espainiarra* izenekoa, bi galeoi berreskuratzeko pentsatua. Hain zuzen ere, 1634an, zama baliotsua zeramaten *La Pelicana* eta *Anunziata* galeoiak hondoratu egin ziren Creus lurmuturrean, Portalouhartetxoaren parean. Kanpaia Andreu Ximenezek zurez eraiki zuen eta burdinazko uztaiz sendotu; gainera, metal bereko bolak zeramatzan, hondoan mantentzeko beharrezko lasta ematen ziotenak. Bi gabarratan sostengatutako aldamiio batek jaisten zuen kanpaia, eta barruan buzoak eserita zihoazen. Buzoek kanpaitxo batzuk zeramatzaten igotzeko eta jaisteko seinaleak egiteko. Lanaldia amaitzean soldata jasotzen zuten: aldi batean, ahoarekin eta eskuekin hartzeko gai ziren txanpon guztiak. Horregatik, gaztelaraz *mordida* deitzen zioten (RODRIGUEZ, IVARS, 1987: 35-36).

Edmund Halley astronomo ingelesak, izen bereko kometa aurkitu zuenak, sistema bat asmatu zuen urpeko kanpaira upeletako aire freskoa bidaltzeko, argizari eta oliotan blai egindako larruzko tutu malgu baten bidez. 1690ean, aparatu horrekin murgiltze-denboraren errekorra ezarri zuten, ordu eta erdi egon baitziren 18 m-ko sakoneran.

Tramankulu hori Edinburgoko Charles Spalding-ek hobetu zuen 1775ean. Kanpaiaren goiko aldeari txorrotadun ganbara bat gehitu zion; urperatzeko urez betetzen zuten eta goratzeko urez hustu. Gaur egungo itsaspekoek erabiltzen duten ur-lastaren printzipioa zen funtsean.

Beste urrats garrantzitsu bat John Lethbridge-k 1715ean emandakoa izan zen. Urte hartan eraiki zuen murgil egiteko lehen jantzi estankoa, mende batzuk lehenago Torriani-
nik asmatutakoa gogorarazten duena. Zurezko upel bat zen, buzoak itsas hondoa ikusi eta lan egin ahal izateko, kristalezko eskotila bat eta besoak sartzeko bi zulo zituen.

Urte berean, Pierre Remy de Beauve frantsesak larruzko jantzi lehorra asmatu zuen; lehenengoetako metalezko kasko itxia zeraman, eta XIX. mendeko eskafandren aitzindaria izan zen. Gainazaletik tutu malguen bidez hornitzen zuten airez.

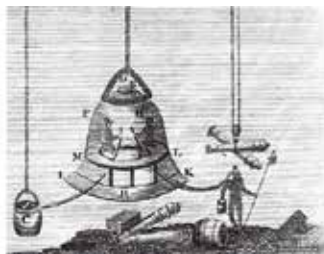
Urte batzuk lehenago, 1689an, Denis Papin-ek sistema bat asmatu zuen airea kanpotik urpeko kanpaira ponpatzeko. Asmakizun hori mende bat geroago, 1788an, erabili zuen lehenengo aldiz John Smeaton-ek gainazalean ezarritako ponpa batetik airea jasotzen zuen kanpai bat eraikita. Asmakizun horrek etorkizuneko eskafandradun buzo-taldearen oinarriak ezarri zituen.

Iberiar penintsulan, W. Wibrans (1703an) eta A. Simeon de Feliz (1706an) Manuel de Velasco almirantearen Espainia Berriko ontzidia berreskuratzen saiatu ziren; 19 galeoiz osatua zegoen eta aberastasunez beteta zihoan. Ontzidia Raden (Vigo, Asturias) hondoratu zuten, 1702an, George Rooke almirantearen agintepeko ontzi holandarrek eta ingelesek, Sezesio Gerraren garaian (MEDEROS eta ESCRIBANO, 2006: 362).

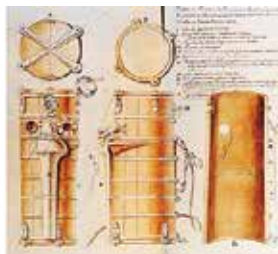
Portugaleko Peniche herrian hondoratutako *San Pedro de Alcantara* ontziaren zama berreskuratzeke, erabili behar izan ziren baliabideak ikusita (Armadako 13 buzok, 15 buzo zibilek eta 6 buzo atzeritarrek parte hartu zuten), Buzo Eskola bat sortu zuten. 1787ko otsailaren 20ko Errege Aginduaren arabera, munduko lehenengoak izan ziren hiru sortu zituzten: bana Ferrolen, Cadizen eta Cartagenan (MEDEROS eta ESCRIBANO, 2006: 362).



Cadaques-eko kanpaia, Andreu Ximenez-ek eraikia. Irudia: RODRIGUEZ, IVARS, 1987: 36.



Kanpaira airea bidaltzeko Halley-ren sistema. Irudia: RODRIGUEZ, IVARS, 1987: 39.



John Lethbridge-
fek diseinatutako murgil egiteko lehenengo jantzi estankoa. Irudia: Pariseko Itsas Armadaren Artxibo Nazionala.



Pierre Remy de Beauve-k diseinatutako jantzi lehorra. Irudia: Pariseko Itsas Armadaren Artxibo Nazionala.

6.4. ESKAFANDRAREN ASMAKUNTZA ETA GARAPENA XIX. ETA XX. MENDEETAN

XIX. mendean zehar izugarritzko iraultza izan zen urpeko tekniketan, eta eskafandra sortu zen. Horrela, buzoaren itsaspeko egonaldia hobetu eta luzatu ziren.

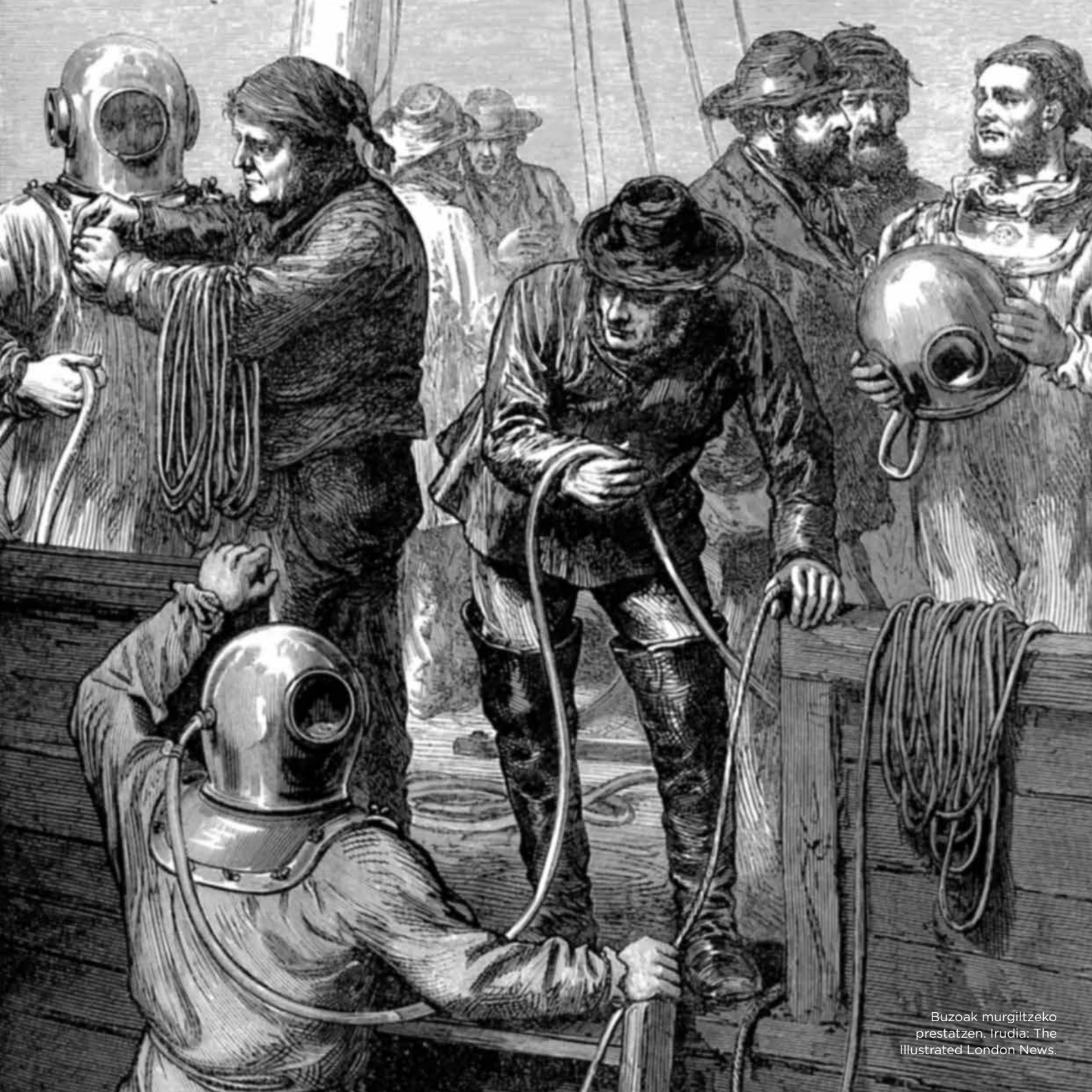
Augustus Siebe ingeniari alemaniarra izan zen, murgil egiteko lehenengo kasko itxia asmatu zuena. Lehenengo eskafandra estankoa zena, larru eta metalez egina zegoen, hiru idi-begi zituen eta kanpaiaren printzipioan oinarritzen zen. 1837an, kaskoa eta airez hornitzeko ponpa patentatu zituen. Eskafandra hori XX. mendera arte erabilitako guztien eredu izan zen.

Geroxeago, 1855ean, Joseph-Martin Cabirol frantsesak Sieberen ekipamendua hobetu eta merkaturatu egin zuen. Lau leihotxoko kaskoa, airea erregulatzeko eskuzko balbula eta kautxututako olanazko jantzi iragazgaitza diseinatu zituen. Ordu erdiz 40 m-ko sakonerara jaisteko prestatua zegoen. Aurrerakada teknologiko handia izan zen, nahiz eta urpekarien mugikortasuna tutu malguaren luzerak mugatzen zuen.

Iraultza handia 1864 eta 1880 artean iritsi zen, Benoit Rouquayrol meatze-ingeniari eta Auguste Denayrouze itsasontziko teniente frantsesek lehenengo aire-erregulagailua asmatu eta martxan jarri zutenean. Aire-gordailua gainazaletik eragindako ponpa batek elikatzen zuen. Buzo-jantzia Sieberenean oinarritutako kobrezko eskafandra astun bat zen. Metalezko hagaxkaz babestutako beirazko leihotxoa zeukan, jantzi itxi bati lotua eta estankoa; berunezko zola zuten larru eta kobrezko botekin eta lepoan zera-maten berunezko eskapulario batekin, flotagarritasuna konpentsatzeko, osatzen zen.

Ekipamendu konplexu eta astun horri esker buzoak lana egonkor egin zezakeen itsas hondotan ordu batzuez, 50 m arteko sakoneran. Horrela, eromenezko jarduera profesionala hasi zen; besteak beste dike, moila eta olatu-hormak eraikitzen, portu eta itsasadarrak dragatzen, presak eta zentral hidraulikoak eraikitzen eta hondoratu-tako ontziak eta haien zamak erauzten.

Jules Verne idazleak asmakizun horietan izan zuen inspirazioa, *Vingt mille lieues sous les mers (Hogei mila legoa itsaspeko bidaiari) eleberriko Nemo kapitaina hornitzeko*: “Nemo kapitainak kasko esferikoan sartu zuen burua (...) Gure jantziaren goialdea kobre hariztatuzko lepokoarekin bukatuta zegoen, eta horren gainean



Buzaok murgiltzeko
prestatzen. Irudia: The
Illustrated London News.

jartzen zen metalezko kaskoa. Hiru zulo, beira lodiez babestuak, norabide guztietara ikus zitekeen, esfera horren barruan burua biratuz soilik. Instalatu bezain laster, gure bizkarrean jarritako Rouquayrol aparatuak funtzionatzen hasi ziren eta, nire aldetik, gustura arnastu nuen.”

Eskafandra bidezko murgil egite profesionala, beste toki batzuetan bezala, XIX. mende amaieran garatu zen Euskal Herrian ere. Hasiera hartan, Bilboko Angel Eros-tarbe nabarmendu zen, lehenengotariko euskal buzo zibila. Urpeko leherketen bidez, 1891n, Muros eta Fisterra artean hondoratutako *Skiro* merkataritza-ontziak zeramatzan zilarrezko lingoteak berreskuratzea lortu zuen. (LEMA, 2018).

Geroago, urpekaritzan jardundako euskal saga familiar handiena agertu zen: mancisi-dortarra. Lehenengo buzoa Juan Jose Mancisidor izan zen, 1921n *Kantauriko Buzoen Elkarte*a sortu zuena. Geroago, *Juan Jose Mancisidor buzo eta kontratista* konpainia sortu zuen, 1939an hil zenean haren semeek jaso zutena. 1953an, *Juan Jose Mancisidoren alarguna eta semeak* izena jarri zioten enpresari eta hiru seme buzoek lan egiten zuten; gerora, bi biloba gehitu zitzaizkien.

Mancisidortarrak, XX. mendean zehar, ia euskal portu guztietan aritu ziren lanean: Mutriku, Orío, Getxo, Plentzia, Zumaia, Baiona... Due-ro ibaiko presa eta ur-jauziak eraikitzen ere lan egin zuten. Itsasontzien salbamendu eta desegite asko egin zituzten: hala nola, Pasaiaiko *Jata Mendi*, *Luis Adaro* eta *Petracho*, Zumaiaiko *Ostawa* eta Donostiako *Mamelena* ontziena.



Mancisidortarrek erabilitako jantzia. Irudia: Ana Benito.



Buzoei airea emateko aire-ponpa. Irudia: Javier Carballo.

6.5. IKERKETARA ETA ARKEOLOGIA-RA ZUZENDUTAKO URPEKARITZA XX. MENDEAN

XX. mende erdialdetik aurrera beste iraultza bat izan zen urpekaritza-tekniketan, Jacques Yves Cousteau-k, orduan Frantziar Armadako itsasontziko teniente zenak, eta Emile Gagnan-ek, Air Liquide konpainiako ingeniaria eta gasezko industria-ekipamenduetan adituak, egindako ekarpenekin.

Lehenengo erregulagailuaren asmatzailatzat hartzen diren arren, izatez, aurreko sorkuntzetan oinarritua zegoen eskariaren araberrako balbula automatikoaren ekarpen burutsua. Funtsezkoak izan ziren, Rouquayrol-en presio-erregulagailua, Corlieu-ren hegalkak eta Le Prieur komandantearen aire konprimatuko botila, 1925ean frogatua.

Dena den, Cousteau-Gagnan bikoteak erregulagailua perfektionatu zuten, 1943an asmakizun iraultzaile batean bihurtu arte. Urpekaritza autonomoari hasiera eman zioten. Urpekariak erregulagailua, neoprenozko jantzia, aire konprimatuzko botilak, maskara eta hegalkak zeramatzan eta, horrela, sakontasuneko mundu misteriosuan askatasunez barneratu zitekeen. *Aqua-Lung* (ur-birika) izenarekin patentatu zuten 1946an.

Eta hortik aurrera, ohiko eskafandradun buzoaren zikloa itxi eta gaur egungoa hasi

Tomas Hernandorena urpekaritza autonomoaren lehenengo garaietan Euskal Herrian. Irudia: Familiako artxiboa.



zen: autonomia eta urpekari izena hartu zuena. “*Gu buzoak gara, horiek igelak dira*” zioen Jose Manuel Mancisidorrek harrokeria pixka batekin, gaur egungo buzoei buruz hitz egitean.

Urpekaritza-teknika berriaren gure kostaldeko aitzindarietako bat Tomas Hernandorena izan zen. Frantzia igarotako urteetan Cousteauk sortutako korrante berriak ezagutu zituen, bai urpekaritzan, bai urpeko arkeologian. Hondarribian ezarri eta 35 urtetik gora egin zituen urpekari autonomo profesional moduan.

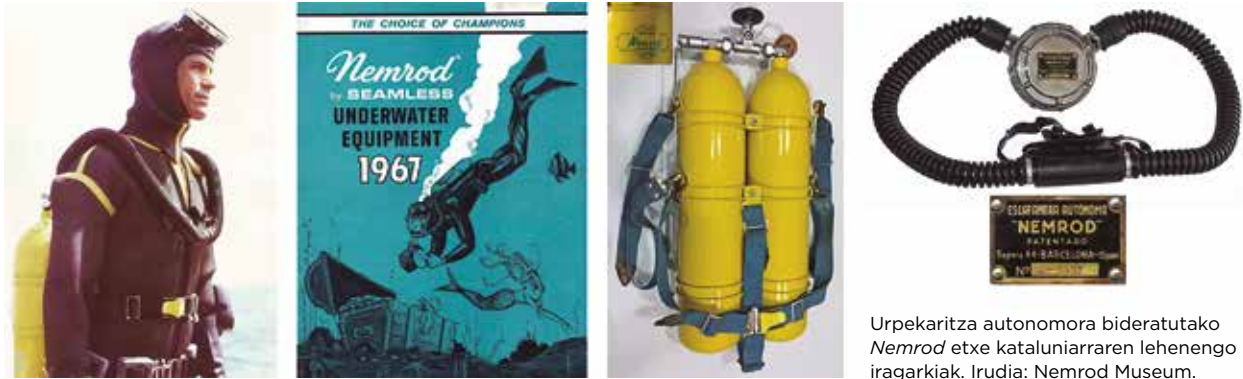
Bi urpekariek sentitzen zuten itsaspeko munduarekiko mina, eta biek esaten zuten berea zela erabilitako teknika hoberena, hau da, Mancisidorrentzat eskafandra eta Hernandorenarentzat erregulagailua eta botilak.

Urpekaritza-ekipamendu autonomoekin kostalde mediterraneoaren esplorazio arkeologikoa hasi zen. 1948an, Grand Congloue-ko (Marseille, Frantzia) ontzi-aztarna aurkitu zuten. Han, Fernand Benoit-ek gainbegiratuta, Cousteauk urpeko lehenengo indusketa egin zuen, 1952-1957 artean, *Calypso* bere ontzi ahaztezinarekin. Bestetik, Benoitek Chretienne (Antheor, Proventza) ontzi-aztarnaren ikerketa arkeologikoa egin zuen 1950retik aurrera. Ontzi-aztarna hori *Club Alpin Sous-marin* klubeko Broussard, Chausebourg eta Chervoz-ek aurkitu zuten 1948an (MEDEROS eta ESCRIBANO, 2006: 364-365).

Horren gisako ekimenei esker, urpeko arkeologiari buruzko nazioarteko lehenengo biltzarra egin zen Cannes-en, 1955ean.

Italian, 50eko hamarkadan, Nino Lamboglia arkeologoa ontzi-aztarna erromatarrak arkeologikoki induskatzen hasi zen eta, 1957an, Albenga-n egoitza zuen Urpeko Arkeologiaren Esperimentazio Zentroa sortu zuen (MEDEROS eta ESCRIBANO, 2006: 364-365 eta 359-395).

Eta Mediterraneoaren beste muturrean, 1960an, urpeko ikerketetan aitzindaria izan zen George F. Bass-ek, lehenengo arkeologo urpekariak, lehenengo indusketa osoa egin zuen Gelindonya lurmuturreko (Turkia) ontzi-aztarnan, Peter Throckmorton argazkilari iparramerikarrak lagunduta (BASS, 2006: 14). Bass Uretako Arkeologiaren Institutu Amerikarraren (AINA, ingelesezko siglekin) sortzailea izan zen, 1972an. 1979tik aurrera, Uretako Arkeologiaren Institutua (INA, ingelesezko siglekin) izendatu zuten,



Urpekaritza autonomora bideratutako *Nemrod* etxe kataluniarraren lehenengo iragarkiak. Irudia: Nemrod Museum.

gizakiaren eta itsasoaren arteko elkarrekintza urpeko arkeologiaren bidez aztertzerazuzendutako mundu-mailako erakunde handiena.

Espainiako urpeko arkeologiari dagokionez, kostaldeak ahalmen handia izan arren, kosta egin zen diziplina moduan garatzea, eta aztarna historikoak erauztera mugatu zen. Batzuetan, urpekari afizionatuek berreskuratzen zituzten anforak eta kanoiak, batez ere, legez kanpo saltzeko, eta horrek aztarnategi asko arpilatzea ekarri zuen.

Miaketa zientifikoko lehenengo ekinaldia 1947an gauzatu zuten J. Jauregi itsasontzi kapitainak eta Antonio Beltran irakasleak, Cartagenako Museoaren bidez. Baina Cartagenako Buzo Eskolako eskafandradun buzo klasikoak izan ziren Cartagenako portuko, Escombreras badiako eta San Pedro del Pinatar-eko material erromatarrek berreskuratutako zituztenak eta ez urpekari autonomoak (MEDEROS eta ESCRIBANO, 2006: 336 eta 365).

Eduard Admetlla izan zen urpekaritza autonomoaren aitzindarietako bat; baita urpeko argazkilaritza eta filmazioarena ere. 1957ko irailaren 30ean, mundu-mailako murgiltze errekorra lortu zuen Cartagenan, 100 metroko sakonerara jaitsita.

Urpeko ikerketari buruzko berariazko lehenengo zentroa 1954. urtekoa da, Bartzelonan sortutako Itsaspeko Ikerketa eta Berreskuratze Zentroa (CRIS, gaztelerako siglekin) entzutetsua, Admetlla bazkide sortzaile zela. Jarduera arkeologiko oso bat egin zuten lehenak izan ziren, urpekaritza autonomia eta mahuka xurgatzailea erabiliz, Palamos-eko ontzi-aztarnan.

Lehenengo jarduerak 1960an burutu ziren Urpeko Jardueren Munduko Lehen Biltzarra antolatuta, hurrengo urtean, Itsaspeko Arkeologiaren Nazioarteko III. Biltzarra Bartzelonan antolatuta eta, hogeitau urte geroago, 1982an, Itsaspeko Arkeologiaren Nazioarteko VI. Biltzarra Cartagenan antolatuta.

Urpekaritza arkeologikoaren sendotze instituzionala 1973an Cartagenan antolatutako Itsaspeko Arkeologiari buruzko I. Jardunaldi Nazionalarekin iritsi zen. Cartagenan Itsaspeko Ikerketa Arkeologikoen Zentro Nazionala (CNIAS, gaztelarazko siglekin) inauguratu zelako antolatu ziren jardunaldi horiek. Erakunde horri teknologikoki laguntzen zion Armadako Urpekaritza Zentroak (CBA, gaztelarazko siglekin) *Poseidon* ontziarekin. Gaur egun Urpeko Arkeologiaren Museo Nazionalaren (ARQUA) hazia izan zen.

Kantauriko Itsas Museoak babestuta, 1983an Urpeko Ikerketa Arkeologikoen Laborategia (LIAS, gaztelarazko siglekin) eratu zen. 1981n, Gironako Ikerketa Arkeologikoen Zentroa sortu zen, Xavier Nietok zuzenduta, eta geroago, 1996an, Urpeko Arkeologiaren Zentro Andaluziarra, Cadizen.



Cherbourgeko *Cite de La Mar* museoa: hegalkak, lehenengo txalekoak, trakea biko erregulagailua, botila bikoak... Irudia: Javier Mazpule.

6.6. URPEKO ARKEOLOGIAREN HASTAPENAK EUSKAL HERRIAN

1961eko uztailean, Tomas Hernandorenak Higer lurmuturreko ainguralekutik, Hondarribiko San Telmo gazteluaren azpialdean, zeramika erromatar batzuk berreskuratu zituenean Euskal Herriko urpeko lehenengo aztarnategia aurkitu zuen. Aurkikuntza horren atzetik, Bidasoaren bi ertzetako urpekari afizionatuek egindako beste batzuk izan ziren. Aurkikuntza horrek urpeko arkeologiaren gaineko interesa piztu zuen Euskal Herrian, eta gaiari buruzko lehenengo argitalpenak eta lehenengo miaketa-ekinaldiak egin ziren (BE-NITO, 1996).

1969tik aurrera, ainguraleku horretako eta Asturiagako lehenengo miaketak zuzendu zituen Aranzadi Zientzia Elkarteko Jaime Rodriguez Salisek; 1973tik aurrera, Zaragozako Unibertsitateko Manolo Martin Bueno ere zuzendari-kide izan zuen, baita IZURDE klubaren laguntza ere. Horietan, burdin mea zeraman ontzi-aztarna bat aurkitu zuten, ziur aski erromatar garaikoa, San Telmo gazteluaren azpian.

1984an, miaketei berrekin zieten Eusko Jaurlaritzako Kultura Sailaren bermearekin, Mertxe Urteagaren zuzendaritzapean eta Donostiako INSUB elkartearen laguntzarekin. Brontzezko zenbait pieza erromatar aurkitu zituzten.

1985 eta 1992 artean ekinaldiek jarraitu zuten, baina oraingoan INSUBeko Manu Izaguirrek zuzenduta eta Txingudiko badiaren itsaspeko karta arkeologikoa egiteko (Zarpia senadira, Hiru Harri ingurura eta Hendaiako kirol-portura ere zabaldu ziren).

1990retik, eta hamarkada bat baino gehiagoz, INSUBek miaketak egin zituen Donostiako Kontxako badian, han ere karta arkeologikoa egiteko asmoz. Lan horietan zenbait ontzi-aztarna aurkitu zituzten. 1992 eta 2004 artean, Oria ibaiaren ahoan indusketak egin zituzten, mea-ontzi batzuk aurkitu zituztelako.

1988tik 2000. urtea bitartean, Euskal Herriko Aro Modernoko lehenengo aztarnategiaren miaketa eta indusketa egin genuen Aranzadi Zientzia Elkartearen bidez: Iturritxikiko ontzi-aztarna, Getarian.

Urpekaria aingura eta beste aztarna batzuk ikuskatzen. Irudia: Luis Urresti.

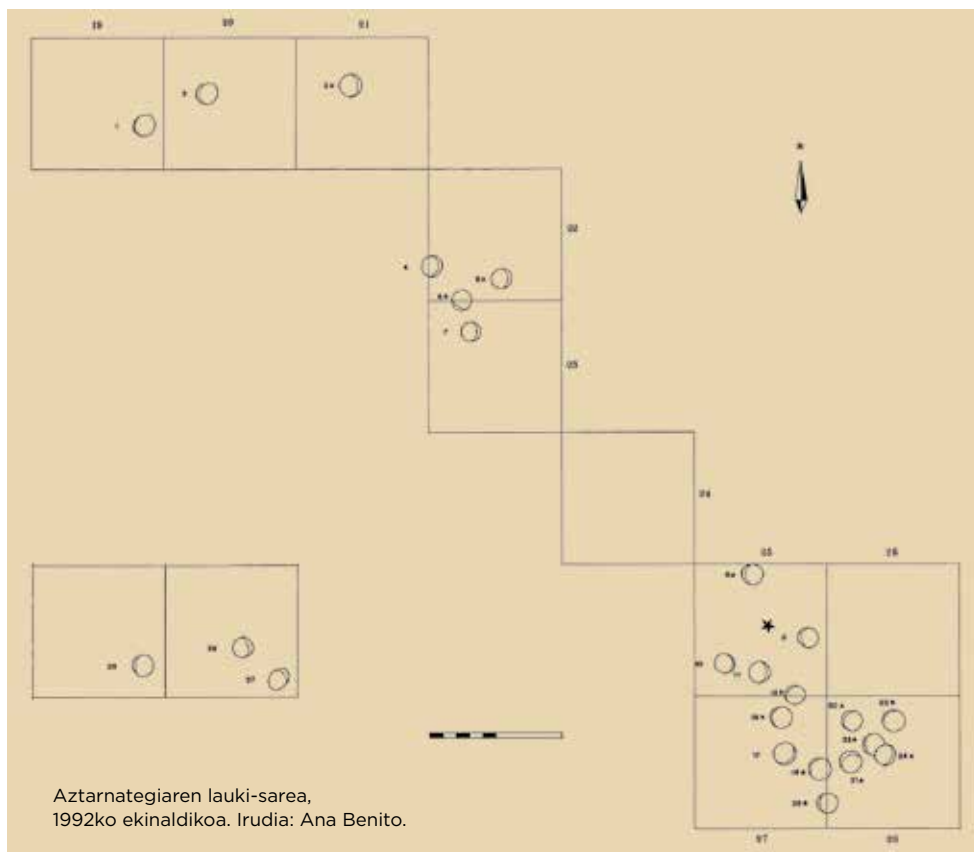


6.7. GURE ITSASPEKO ESPERIENTZIA GETARIAKO BADIAN. JARDUERA ARKEOLOGIKOAK

Getariako badiako gune arkeologikoa, arestian esan dugun moduan, 1987an aurkitu zuten Etcheverry eta Gutierrez urpekariek. Berreskuratutako lehenengo lingoteak Aranzadi Zientzia Elkarteko Arkeologia Historikoa Sailera eraman zituzten. Hasieran nahasirik utzi bagintuen ere, ez genuen zalantzarik izan aurkikuntza berri horrek interes handia izango zuela eta jarduera arkeologikoen proiektu bati eta aztarnategiaren ikerketari ekin genion. Iturritxiki deitu genion, aurkitutako gunearen aurrean itsasoratzen den izen bereko errekas-toaren izena, Malkorberen hegoaldeko eremuan (BENITO, 2004: 121-123).

Proiektu horretan pertsona askok parte hartu zuten; horien artean aztarnategiaren bi aurkitzaileak, batez ere, Iñaki Gutierrez, urpeko, laborategiko eta dokumentazioko lane-

tan ohiko laguntzai-
lea izan zena. Urte
haitako lan luzea
ezinezkoa izango
zen urpekarri askoren
laguntzarik gabe;
besteak beste, Javier
Mazpule, Jaime Jut-
glar, Jose Felix Goñi,
Fran Camba, Fede
Alonso, Iñigo Coca
eta Rafa Tamayo ur-
pekarriak. Bestetik,
baita Zumaia eta
Zarauzko Itsasoko
Gurutze Gorriko ur-
pekarriak ere; bes-
teak beste, Julian
Sanchez, Elena Be-
ristain, Javi Etxabe,



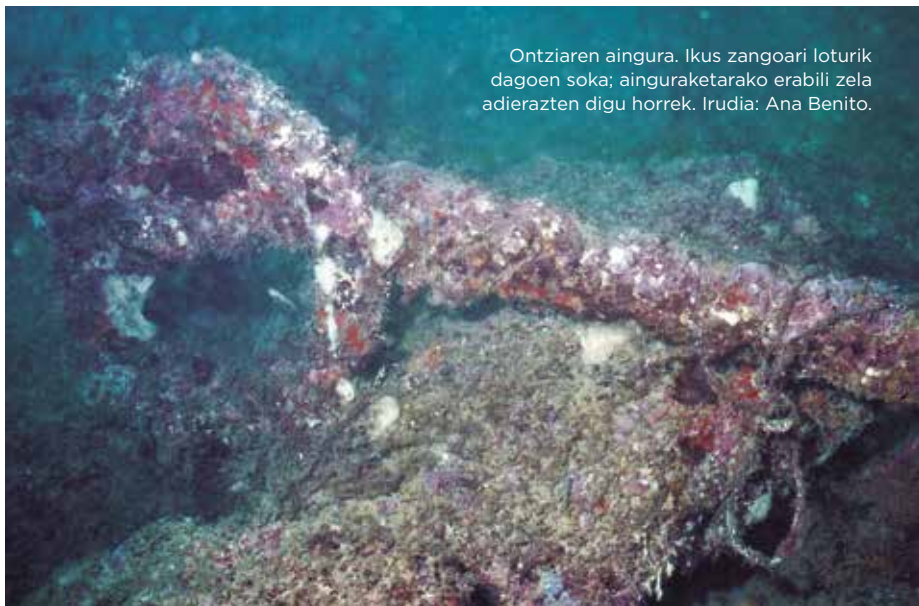
Aztarnategiaren lauki-sarea,
1992ko ekinaldikoa. Irudia: Ana Benito.

Noemi Alvarez, Iñigo Artetxe eta Javi Bravo. Gainera, funtsezkoa izan zen itsasontzien laguntza logistikoa, urpekaritza-zentroena eta Gasteizko Videoscop-en gisako enpresena.

Lehenengo bi miaketa-ekinaldietan (1988 eta 1989) lingote gehiago berreskuratu genituen, hiru multzotan banatuta (A sektorean). Horrek merkataritza-ontzi bat zela baieztatzen zigun. 1638an hondoratutako galeoienak eta garraioenak izan zitezkeenaren hipotesia erabat baztertu gabe; izan ere, haietako batzuk presaka hustu behar izan zituzten eta, beharbada horregatik, zamaren zati bat mantentzen zuten. Honen ezaugarriek itsas guduaz kanpoko hondoratze bat zela pentsarazten zigun.

1990eko lehenengo indusketa-ekinaldian, bigarren uste hori indarra hartzen hasi zen; izan ere, merkataritza-ontziaren zama zehazten zuten sektore gehiago aurkitu genituen. B sektorean lingote gehiago aurkitu genituen, erabat garbiak, itsas ingurunea esterilizatzen baitute. C sektorean, aldiz, konkrezioen egitura sendo ez-jarraitu bat aurkitu genuen. Batzuk handiak ziren eta bertan laga genituen. Zaila zen geruza hori induskatzea, gogorra zelako, baina konkrezioengatik izan ez balitz, korronteez eta Kantauriko hondoko itsasoak sakabanatuko zituzten objektuak. Baina lan nekezak izan zuen bere ordaina, eta lingote bati lotuta orratz asko, manillak, XV. mendeko txanpona eta mapak egiteko konpasa berreskuratu genituen. Gainera, oso konkrezionatutako lau bonbarda-ganbara, burdinazko kanoi-balak, kalibre askotako harrizko kanoi-balak, arpeu bat eta aingura bat berreskuratu genituen (BENITO, 2004: 121).

Ekinaldi hori hain aberatsa izan zen, XVII. mendea baino lehenagoko merkataritza-ontzi bateko zama zela baieztatu genezakeela; beraz, guduarekin zerikusirik ez zuena. Dena den, miaketetan brontzezko kanoi baten helduleku-zatia aurkitu genuen, erlazio-natutako beste materialik gabe eta aztarnategiaren mugetatik kanpo, 1638an airean joan ziren armetako bati zegokiona.



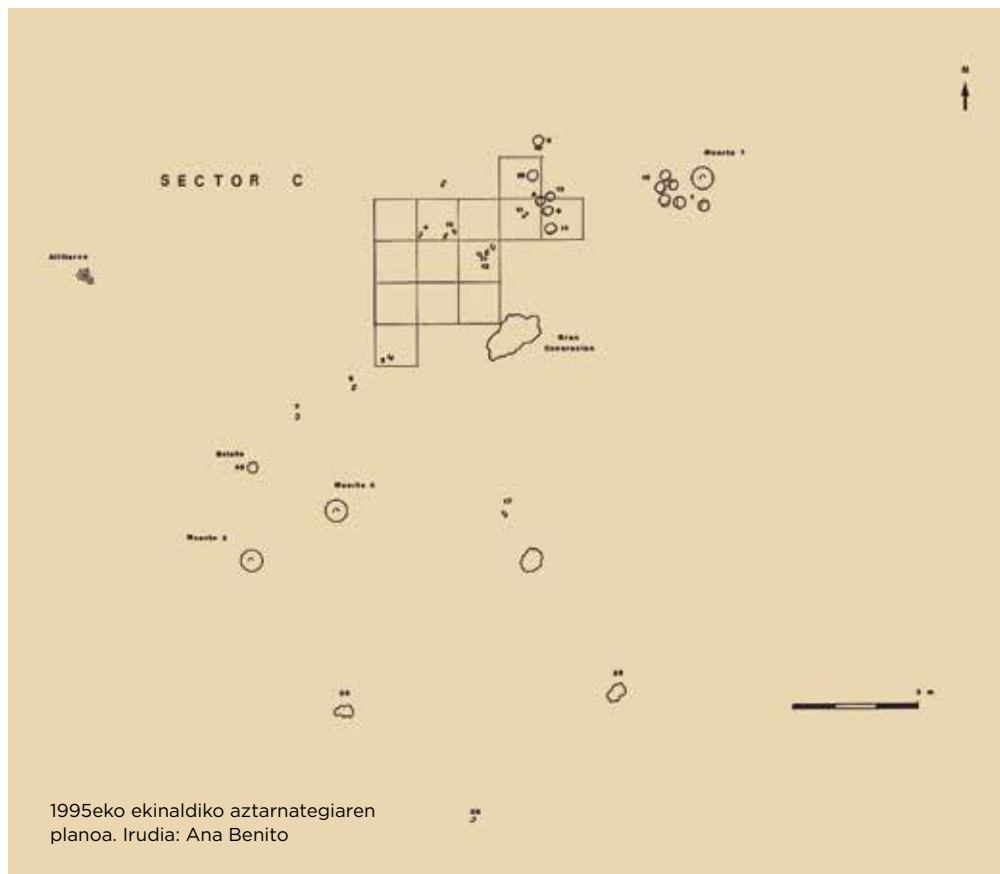
Ontziaren aingura. Ikus zangoari loturik dagoen soka; ainguraketarako erabili zela adierazten digu horrek. Irudia: Ana Benito.

Landa-lanarekin batera, bilaketa bibliografiko eta dokumentalean ere murgildu ginen; baina ez zen erraza izan, Lehenengo Gerra Karlistan Getariako Udal Artxiboa erre zenez, hutsune handiak baitaude. Horrek estatu-mailako artxiboak aztertzeraz behartu gintuen; besteak beste, Madrilako Itsas Museoa eta Simancaseko Artxibo Orokorra. Azken horretan, agiri oso baliotsu batzuk lortu genituen, XVI. mendean flandestar urka baten zama nola berreskuratu zen dezenteko xehetasunez deskribatzen dutenak.

Informazio hori guztiz baieztatu zen 1992ko indusketa-ekinaldian; izan ere, manilla gehiago, harrizko kanoi-balak, milaka orratz, hautsitako aingura batzuk eta metalezko beste konkrezio batzuk aurkitu genituen (azken horien artean kobrezko pertzen multzoak nabarmendu behar dira).

Azken indusketa-ekinaldiekin batera, aurreko urteetan berreskuratutako konkrezioak garbitzen eta zaharberitzen hasi ginen. Horrela material gehiago identifikatu genituen: ezpata bat, armadura-piezak eta Portugaleko txanpona.

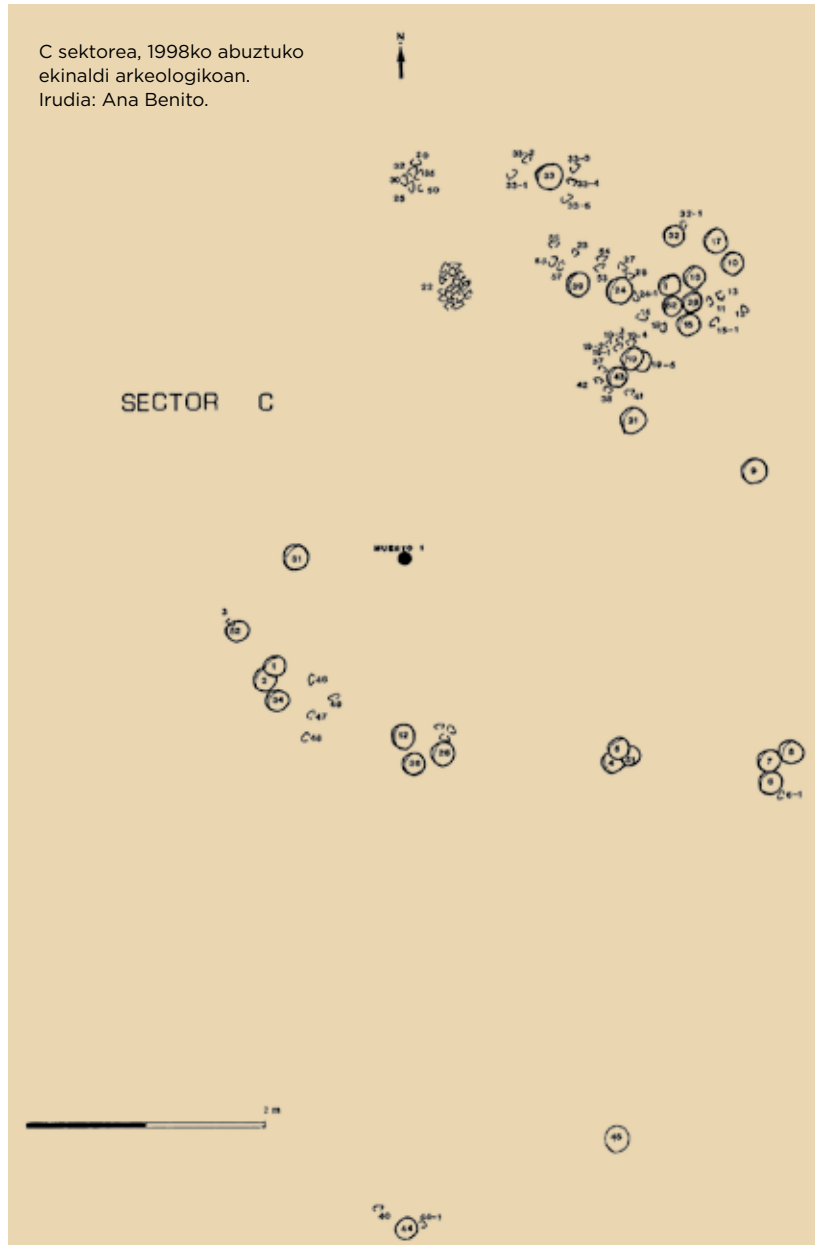
Aztarnategia kostaldeari paralelo dagoen zerrenda bat da, gutxi gorabehera 100 x 75 metrokoa.



Hondoko itsasoak asko jotzen duen eremua denez, urkaren hondakinak sakabanatu egin ziren, C sektorean aurkitutako konkrezioen geruza izan ezik. Denboraren poderioz, olatuen indarrak hautsi egin zuen ontziaren kroskoa eta, horrela, zaildu egin zen egurrezko egituraren kontserbazioa.

Ekinaldi batzuetan, bat-batean denboralea sartzen zitzaigun eta, ondorioz, arkeologia-lanak gelditu behar izateaz gain, eta aurreko egunetako lana ere desegiten zigun. Urpeko indusketa-materiala sakabanatu egiten zen eta kokatutako aztarna arkeologikoek etiketak galdu eta hondarrez estaltzen ziren.

Ontzi-aztarnaren indusketarekin batera, badiako eta arrantza-portuaren sARBIDEKO eremu zabalak miatu genituen; horri esker, 1638ko guduko aztarnak, mea-ontziaren zama, zeramika modernoan multzoa eta harrizko aingura batzuk aurkitu genituen.



6.8. GETARIAKO BADIAGO ESKU-HARTZEETAN ERABILITAKO EKIPAMENDUA ETA BALIABIDEAK



Irudia. Itsas Seinaleen Nazioarteko Kodea (CIS): buzoa uretan.

Jarduera arkeologikoekin hasi ginenean, garai hartako urpekaritza-ekipamenduak geneuzkan, oso xumeak, baina erabilgarriak. Baliabide ekonomiko urriak genituen, baina ilusioarekin eta gaztetasunarekin betetzen genituen.

Erabili genituen lehenengo neoprenozko jantziek ez zeukaten kremailearik eta gaur egungoak baino zurrunagoak ziren. Botilak zuzenean bizkarrean jartzean, uhaleria azalean sartzen zitzazun, eta ur-azalean mantentzea nahiko zaila zen ekipamendu osoarekin. Gerora, botilaren egonkortasuna hobetzen zuen arnesa, *backpacka*, gehitu genuen. Erregulagailu bakarra erabiltzen genuen, oraindik ez zen ezarri erreserbako bigarrena, eta batzuek, gainera, trakea biko zaharrarekin lan egiten zuten.

Aire konprimatuko botilak betetzen zituen urpekaritza-enpresarik ez zegoen. In-txaurrondoko koartelera joan behar izaten genuen, garai hartan; zorionez, sartu bezain laster zegoen Urpeko Jarduereko Talde Berezien postua (GEAS, gaztelerako siglekin). Egokiak ziren, eta betetzea doan eta azkar izaten zen.

Handik gutxira, Getarian betetzen hasi ginen, Ostolaza tailer mekanikoan, gaur egun desagertutako antzinako lonjan. Oso eroso zen, ez baitziren botila astunak Donos-

Urpeko miaketa Kantauri itsasoan, gaur egun. Irudia: Luis Olarte.



tiaraino eraman behar, baina konpresorea instalazioaren barruan zegoen eta arnasten genuen aireak ke eta gasolio zaporea zuen.

Zarautzeko Alitan ireki zenean –eta askoz geroago KSUB Zarautzen eta, geroago, Getarian–, asko sinplifikatu zen botilak betetzeko eta alokatzeko azpiegitura. Urpekari asko ekipamendurik gabe etortzen ziren, beraz, besteak beste, jantziak, botilak, berunak, erregulagailuak eta txalekoak alokatu behar ziren. Azken horiek gehituz joan ginen, pixkanaka-pixkanaka, eta txalekoak gure lana benetan asko erraztu zuen; ez soilik hondoan, baita bi uren artean eta, batez ere, ur-azalean, informazioa elkartrukatu ahal izateko, pieza arkeologikoak igotzeko eta laneko materiala jasotzeko.

Azken urteetan, urpekariak jantzi lehorra eta nitrox nahasteak erabiltzen hasi dira, sakonera handiagora jaisteko. Dena den, gure jardueretarako, eta urpeko arkeologiarako orokorrean, ez dago nahasketa horiek erabili beharrik, aztarna gehienak kostaldetik gertu eta sakonera gutxira baitaude. Kabotajearen ohituragatik gertatzen da hori; hau da, nabigatzerakoan kostaldea begi bistatik ez zutelako galtzen. Gainera, itsas zabalean hondoratzeak izan badira ere, Bizkaiko golkoaren plataforma kontinental oso estua denez, sakonera oso handietan egongo dira eta, beraz, urpekariak iritsi ezin diren tokietan. Adibidez, *Lyndiane* merkataritza-ontzi frantsesa, 1918an hondoratua, 90 m-ko sakonerara dago; eta zer esanik ez *Nabarra* bou heroikoari buruz, 900 m-ko sakonerara hondoratua, 1937ko Matxitxakoko gudua eta gero.

Industen ari ginenean, urpekari batzuek nargilea erabiltzen genuen, hau da, airea itsasontziko konpresoretik zuzenean erregulagailura bidaltzen zuen tutu malgua; modu horretan, pisu gutxiagorekin genbiltzan eta mugimenduak errazagoak ziren, eta gainera, behar genuen aire guztia geneukan.

Denborarekin, torpedo edo urpeko *scooter* bat lortu genuen, aztarnategitik urrun zeuden gunek zabalak aztertze oso erabilgarria.

Lanaldi nekagarriak egiten genituen, mareak aprobetxatzeko; arratsalde erdian leher eginda iristen ginen jatera (*Itsas-Etxen* normalean, portuan gertuen zegoen jate-txea zelako). Ondoren, ekipamenduak jaso behar ziren, botilak betetzera joan, etxera iritsi, deskargatu, dena gazgabetu (urpekari-ekipamenduak eta material arkeologikoa), hurrengo indusketa-lanaldia prestatu eta materiala aukeratu. Eta hurrengo egunean, dena jaso eta berriz Getariara.

6.9. ITURRITXIKIKO METODOLOGIA ARKEOLOGIKOA

Indusketa arkeologiko guztietan bezala, aztertu beharreko eremua mugatzea zen lehenengo lana. Lehenengo miaketa-ekinaldian, itsasotik lerrokatzeak hartzen genituen, hasiera batean eremuak itsas mapetan kokatzeko. Oso erabilgarriak izan ziren kostaldetik oso gertu geundelako eta uretatik ikusten ziren eraikinak zeudelako; besteak beste, Elkanoren monumentua.



Elkanoren monumentua burutzen duen eskultura. Irudia: Ana Benito.

Ekinaldi arkeologikoa hasi aurretik, lan-eremua balizez markatzen genuen, ur-azalean eta itsas hondoon. Ur-azalekoa urtero jartzen genuen, noski. Hondoan pisu hilak jartzen genituen, hau da, zirgilodun hormigoizko blokeak aztarnategiaren sektoreak seinalatzeko; buiekin zenbakitzen genituen eta ekinaldiz ekinaldi bertan uzten genituen, hurrengoari ekin ahal izateko. Batzuetan, udazkeneko edo udaberriko denborale bortitzek sokak eta buiak hausten zituzten, eta pisu hilak estaltzen eta, batzuetan, mugitzen zituzten. Horregatik, bloke horiek bere tokian jartzen pasa behar izaten genituen lehenengo orduak.

Kostaldean ezarritako teodolitoarekin lurreko erreferentziak hartzen eta ur-azala balizatzen ere igarotzen genituen lanaldiak. Horretarako, pertika luze batzuk asmatu genituen. Ahalik eta bertikalena jartzen saiatzen ginen, topografoak erregistratu zitzaizkizun; baina ez zen oso erraza, kostaldetik gertu geundelako eta hondoko itsasoa sarri izaten zelako.

Geroago, lan-taldeko batek GPS bat erosi zuen (garai hartan ez zen batere ohikoa) eta azaleko erreferentziak hartzea erraztu zigun.

Geroago, metal-detekttagailu bat lortzea oso garrantzitsua gertatu zitzaigun, urpeko jarduerak asko erraztu baitzizkigun. Oso erabilgarria zen gure aztarnategian, ia aztarna guztiak metalezkoak baitziren: kobrea, letoia, burdina, beruna edo osagai metalikoa zuten. Eremu zabaletan egin zitezkeen bilaketak; gainera, batzuetan, hondar geruza txiki batek estaltzen zituen aztarnak eta miaztaileak ikusi gabe gera zitezkeen.



Iturritxikin erabilitako tamaina handiko GPSa. Irudia: Javier Mazpule



Urpekariak metal-detektagailuarekin lanean. Irudia: Ana Benito.

Eremu arkeologikoa geoerreferentziatu ostean, zirkulu zentrokidetan egiten genuen miaketa zenbakitutako buietatik abiatuta; horrela, gero eta erradio handiagoarekin ikuskatzen genuen eremua, objektu berriak ikusteko eta erregistratzeko.

Miaketarako erabilitako beste sistema bat zen, urpean sokak kaleak osatuz zabaltzea, kostaldeari paraleloki. Sokek bi helburu zituzten: batetik, urpekariak urpean gidatzeko eta, bestetik, aurkikuntzak kokatzeko. Kaleen zabalera ikusgaitasunaren, itsasoaren egoeraren eta ekinaldi bakoitzeko urpekari-kopuruaren arabera zen.

Triangelukatzen ere jarduten genuen, pisu hiletatik eta, batzuetan, *in situ* utzitako neurri handiko objektuetatik abiatuta (besteak beste, aingura eta konkrezio handia). Angeluak konpasarekin eta distantziak zinta metrikoarekin hartzen genituen, eta datuak urpeko liburuxkan erregistratu. Lurrera edo Aranzadiko laborategira iritsitakoan, kokapen-planoak marrazten genituen.

Indusketa-ekinaldietan itsasontzi bat izaten genuen aztarnategian ainguratuta, beharrezko baliabideekin: nargilea, motoponpa eta hurrupatzailea. Lehenengo ontzia, *Alba-*



Tomas Hernandorena
Getarian miatzen.
Irudia: Ana Benito.

tros // izeneko zurezko klasikoa izan zen; ondoren, Tomas Hernandorenaren poliesterrezko Gure Bidasoa, urpekari profesionalaren ekipamendua zeukana eta buruan espezialista bat. Ondoren, Peru Saban-en *Nuestra Señora del Manzano* arrantza-ontzia erabili genuen. Handiegia zen, izan ere, hondoko itsasoarekin urkak bezala amaituko genuela zirudien, labarren kontra jota. Azkeneko lanetan, Santi Aizpuru getariarraren *Virgen de Guadalupe* ontzi moldakorragoarekin aritu ginen. Batzuetan, laguntzarako ontzi txikiagoekin ere lan egiten genuen, besteak beste, Murilloren *Taylor*-arekin.

Base horretatik antolatzen genituen urpekari-taldeak; beti binaka, eta batzuetan hirunaka, izaten ziren. Hurrupatzailearekin industen genuenean, hura erabiltzen zuen urpekariak eta haren laguntzaileak nargilea erabiltzen zuten, lana errazago egiteko. Hirugarren pertsona bat, botiladuna, izaten zen laguntzeko: etiketak jarri, argazkiak atera edo itsasontziarekin lotura azkarra egiteko.

Itsasontziaren karel-gainean jartzen genuen bahea, eta tutu malguak iragazkia duen arren, hondarra eta igo zitezkeen material txikiak begiratzeko erabiltzen genuen.



Ana Benito manillak eta lingoteak siglatzen *Nuestra Señora del Manzanoren* ontzigainean.
Irudia: Jaume Jutglar.

Kostaldetik gertuen zeuden sektoreetako lanetan, hurrupatzailearen lana ez zen eraginkorra, hondoa hondarrez eta harri txikiz osatua zegoenez, garbitu eta gutxira estaltzen baitzitzaigun.

Ontzigainean, beste pertsona batzuk aritzen ziren ontzira igotako aztarnak berehala garbitu eta etiketatzen; hurrengo urpekariaren txandarako botilak eta erregulagailuak ere prestatzen zituzten.

Induskatu beharreko sektorea aukeratu, erreferentziak kokatu eta eremua balizaz markatu ondoren, sareta jartzen genuen lan-eremuan (metro bateko PVCzko hodi zurrunez osatua zegoen). Etiketa jarri ondoren, indusketa egiteko funtsezkoak ziren erregistro grafiko eta fotografikoa. Koadrotan banatutako gunea hondarrez eta harriz garbitu ondoren, hurrupatzailearekin edo eskuz, aurkitutako objektuei etiketa jartzen zitzaien, argazkiak ateratzen zitzaizkien eta kokapen-krokisa marrazten genuen. Objektu txikiak erregist-

tratzeko eta marrazteko, berariaz eskuz egindako burdinazko erretikulu bat erabiltzen genuen; metro karratukoa zen eta dezimetroka zatitua zegoen.

Uretako fotografia oinarrizkoa zen. Urpeko Nikonos V bat erabiltzen genuen, garai hartako modelo erabiliena. Argazkietan jaloia eta iparra markatzen zuen oholtza erabiltzen genituen, objektuaren etiketez gain erreferentziak izateko.

Lan arkeologikoaren azken fasea induskatutako materialak ontzigainera goratzea zen. Zulatutako PVCzko otarrak eta sareak erabiltzen genituen, eta materiala oso astuna zenean (besteak beste, bonbarden ganbarak), igotze-globoak. Horiek objektua ia ur-azalera-raino goratzen zuten, eta handik itsasontzira dibidieta edo garabiaren bidez jaso.



Ganbara bat Albatros II itsasontzira eta ontzitik lurrera jasotzen. Irudiak: Ana Benito.

Arpeu bat igotze-
globoarekin goratzen.
Irudia: Jaume Jutglar.



Iñaki Gutierrez harrizko aingura
bat igotze- globoarekin goratzen
laguntzen. Irudia: Ojeda anaiak.



6.10. MATERIAL ARKEOLOGIKOEN GORDAILUTZEA, AURREKONTSERBAZIOA ETA ZAHARBERRITZEA

Aurkitutako material arkeologikoen kopurua oso handia izan da. Bolumen horretarako instalazio batzuk behar ziren, materialak zaintzeko eta, ondoren, inbentarioa egin eta katalogatzeko. Aztarna horien ezaugarri bereziek, ezohikoak ordura arteko inguruko lehorreko arkeologian, egoitza batzuk inprobisatzera behartu gintuzten, biltegiratu ahal izateko.



Bonbarda-ganbarak lehenengo kokalekuan, gatz-gabetzeko uretan sartzeko prest. Irudia: Ana Benito.



Aingura txikia eta beste aztarna batzuk, gatz-gabetzeko lehenengo putzuan. Irudia: Ana Benito.



Zenbait objektu lehenengo kokalekuan, gatz-gabetzeko uretan sartzeko prest. Irudia: Ana Benito.



Javier Mazpule
Iturritxikin berreskuratutako material eskergari Aranzadin argazkiak ateratzen. Irudia: Ana Benito.

Ana Benito lingoteen zigiluen kalkoak egiten Aranzadin. Irudia: Javier Mazpule.

Lehorrean zeudenean, behin-behineko kokalekura eramaten ziren, eta azaleko garbiketa egin ondoren, siglatu eta etiketatu egiten genituen. Benetako bidaldia izan genuen behin-behineko instalazioetan zehar; horiek apal-sail askoz hornituta egoten ziren, pisu eta bolumen handiko piezak eta gatz-gabetzeko azpilak lehorrean hartzeko.

Lehenengo ekinaldietako materialak, batez ere lingoteak, Donostiako San Telmo Museora eraman ziren, Aranzadi Zientzia Elkarteak orduan zeuzkan instalazio txikiertara. Bolumena handitu zenean, aztarnategitik gertu zegoen lokal bat bilatu genuen eta Arrantzaleen Elkano Kofradia zaharrean jarri ginen (gaur egun, bertan behera utzia eta erortzeko zorian dagoena). Geroago, nahikoa espazio ez genuenez, Itsas Salbamenduaren Basera pasatu zituzten Eusko Jaurlaritzako Portu eta Itsas Arazoetarako Zerbitzuak utzita. Hortik, Gipuzkoako Foru Aldundiak Villabonan zituen SACEM-en pabiloira lekualdatu ziren, eta handik, berriro ere, Donostiara bidaiatu zuten, Aranzadi Zientzia Elkarteak Zorroagan zuen egoitza berrira. 2004 eta 2007 artean, Eusko Jaurlaritzaren Intxaurrendoko gordailu arkeologikoan utzi genituen eta azkenik, gaur egun, Irungo Gordailuan aurkitzen dira.

Funtsezkoak ziren aurrekontserbaziorako lanak; izan ere, bost mendez itsaso azpian egon ondoren, aztarnak urez eta gatzez aseta zeuden eta gatz-gabetzea berehala egitea komeni zen. Baina horrek azpiegitura handia suposatzen zuen. Gatz-gabetzeko urez bete genituen edukiontzia: PVCzko ontzi estandarretatik hasi eta, aztarna askoren bolumenari egokitzeko, neurrira egindako azpil handietara.



Iturritxikiko objektuekin betetako apal-sailak Getariako Elkano Arrantzaleen Kofradia zaharrea eta Itsas Salbamenduaren Basean. Irudia: Jaume Jutglar.

Metalezko (batez ere burdinazko) eta zurezko piezak, eta konkrezioak, ur gezatan edo berariazko gatz-gabetzeetan mantendu behar ziren, metatuta zituzten gatz guztiak bota arte. Lehenengo tratamenduak Jesus Alonso zaharbertzailearen aholkuak jarraituz egin ziren.

Kobrezko eta letoizko produktuak, hau da, zamaren zati handi bat, egoera oso onean zeuden; izan ere, kobrea kaltegarria da itsasoko mikroorganismoentzat eta, garbitu ostean, lehorrean mantendu zitezkeen.

Hala eta guztiz ere, pieza burdintsuen ondoan zeudenean nahaspilak eratu zituzten, eta horietan, besteak beste, manillak, orratzak eta pertzak zeuden. Karekizko konkrezioak ziren, burdin oxidoaren eta kaltzio bikarbonatoaren arteko erreakziotik sortuak; piezen inguruan geruza disolbaezin eta gogor bat eratu zuten eta hondarra, maskorrak, algak eta harritxoak itsatsi zitzaizkien. Batzuk oso handiak ziren, besteak beste, ganbara eta aingurenak, eta batzuetan formak ezkututzen zituzten eta ezin zen ikusi barruan zer zeukaten.

Harria eta beruna eguratsean egonkorrak direnez, ur gezatan garbitu ondoren ez dute inolako tratamendu berezirik behar, eta lehorrean mantentzen dira.

Konkrezio horietako batzuk garbitu eta zaharberitu zituen Giorgio Studer-rek, jasotako diru-laguntzekin egin zitezkeenak, hasieran Atelier Artemis-en eta, ondoren, Artelekun. Aurrez erradiografiatu egiten ziren, nahaspilak barruan zuenaren izaera baloratzeko. Horrela, objektuen silueta zehaztu zitezkeen, baina baita konkrezioaren bihotzean zegoen metalaren dentsitatea ere.

Komeni zela ikusten genuenean, konkrezio horiek mekanikoki baino ez genituen garbitzen; beste batzuetan, aztarna metalikoa ahulegia zenez, haiengan jardun behar izan genuen. Burdinazko pieza txikiak (iltzeak, txapak, ezpata- edo labana-xaflak) desagertu egin ziren, konkrezioan hutsune edo moldea utziz. Kasu horietan, konkrezioak altxa ziren, objektu bakoitzaren forma agerian uzteko. Pieza horiek denbora luzez gatz-gabetu ziren, eta halabeharrez lehortu, oxidazioaren aktibazioa geratzeko; ondoren, korrosioari inhibitzailea den produktu batekin egonkortu ziren eta, azkenik, argizari mikrokrystalinoz egindako sustantzia batekin babestu ziren.

Kobre-aleazioko aztarnei dagokionez, konkrezioetatik ateratakoak izan ala ez, dagokien berariazko produktuak erabili genituen eta prozedura aurrekoaren oso antzekoa izan zen: garbiketa, gatz-gabetzea, lehortzea, kontsolidazioa, inhibitzioa eta babesa.

Horrela, konkrezioetatik beste objektu batzuk lortu ditugu; besteak beste, ezpata, armadura-atalak eta txanpon portugesa.

Eltzeen multzoaren eta ezpatetako baten zaharberritze-prozesua.
Irudia: Giorgio Studer.



6.11. ETA AZALERA ATERA GARA

Aztarnategian egindako lan arkeologikoak oztopo handiak gainditu behar izan ziren urte horietan.

Lehena, berreskuratutako materialaren kopuruaren eta bolumenaren aldean geneukan baliabide ekonomikoen eskasia. Urteko ekinaldi laburrak egiten genituen, Gipuzkoako Foru Aldundiaren aldi behingo diru-laguntza eskasekin eta Eusko Jaurlaritzako Portu Zerbitzuen noizbehinkako laguntzekin ordaintzen zirenak. Getariako Udalaren laguntza logistikoa ere bagenuen. Egoera horretan, jarduerak luzatu egin ziren denboran; izan ere, ekinaldi labur bat bukatu ondoren, hurrengo urtekoaren zain egon behar zen, induskatzen jarraitzeko lortu ahal izateko.

Bigarren oztopoa, aztarnen tamaina handia, aniztasuna eta berezitasuna ziren, eta horrekin bat, horien lehorreko kokalekua aurkitzea. Horrenbeste lekualdatze nekagarriak eta garestiak izaten ziren, objektu oso astunak eta bolumen oso handikoak mugitu behar baikenituen.

Hirugarren eragozpenak aurrekontserbazioaren ingurukoak ziren; materialaren ezauzarriei, egon ziren itsas inguruneari eta zaharberritzeen kostuari estuki lotuak.

209

Eragozpen horiek guztiak gorabehera, Getariako badiatik XVI. eta XVII. mendeko historiaren zati bat azalatu genuen. Aurrera egitea eta Iturritxikiko urkak bere ibilbidea egitea lortu genuen, egungo eta etorkizuneko belaunaldiek ezagutu dezaten.

07

Bibliografia





LABURDURAK

EAE-HAAN: Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioaren Artxibo Nagusia.

GAO: Gipuzkoako Artxibo Orokorra

SAO: Simancaseko Artxibo Orokorra

HUAH: Hondarribiko Udal Artxibo Historikoa

GPAH: Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa

LSAH: Loiolako Santutegiko Artxibo Historikoa

OMA: Madrileko Ontzi Museoko Artxiboa

GUA: Getariako Udal Artxiboa

VEKA: Valladolideko Errege Kantzilertzako Artxiboa

HEAL: Historiako Errege Akademiaren Liburutegia

GGA: Gaztelako Ganbera

CENIM: Centro Nacional de Investigaciones Metalúrgicas de Madrid

EIM: Euskal Itsas Museoa

AG: Antzinako Gerra

INSUB: Asociación Investigaciones Submarinas de Donostia

LEG: Legajo

MPyD: Mapas, Planos y Dibujos

BE: (Epai) Betearazleen Erregistroa

AZHM: Armadaren Zerbitzu Historiko Militarra Madrilen

VP: Vargas Ponce

OINARRIZKO BIBLIOGRAFIA

- Aguirre Sorondo, A., 2000. Getaria entre el mar, el cielo y la montaña. Getariako Udala.
- Alves, F. J. Soares, 2013. O salvamento dos vestígios estruturais do navio português do século XVI de Oranjemund, Namíbia, 2008-2009 – um exemplo de cooperação entre um estado “costeiro” e um estado “de bandeira”. Dossiê IX Jornadas de Arqueologia Iberoamericana e I Jornada de Arqueologia Transatlântica, Criciúma, Santa Catarina. Revista Tecnologia e Ambiente 19(1).
- Bass, George F., 1963. Underwater archeology: key to history's warehouse. National Geographic 124(1), 138-156.
- Bass, George F., 2006. Bajo los siete mares. Aventuras con el Instituto of Nautical Archaeology. Blume, Barcelona.
- Benito Dominguez, A. M., 1990. Hallazgo de nuevas anforetas en Getaria. Aranzadiana 111, 44-45.
- Benito Dominguez, A. M., 1996. La arqueología subacuática en el País Vasco: una disciplina emergente. Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco 1, 277-309.
- Benito Dominguez, A. M., 1999. Estudio histórico del puerto de Getaria. Getaria, una villa volcada al mar. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Benito Dominguez, A. M., 2000. Aproximación a la historia de las anclas líticas a partir de las recuperadas en la costa gipuzkoana. Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco 3, 665-684.
- Benito Dominguez, A. M., 2004a. De la escafandra al buceo con aletas: la saga de los Mancisidor. Oarso 39, 178-183.
- Benito Dominguez, A. M., 2004b. La arqueología subacuática en el bajo Bidasoa. El cabo de Higer (Hondarribia) En: La memoria sumergida. Arqueología y patrimonio subacuático vasco, 69-89. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia.
- Benito Dominguez, A. M., 2004c. La bahía de Getaria y la urca de Iturritxiki. En: La memoria sumergida. Arqueología y patrimonio subacuático vasco, 121-141. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia.

Benito Dominguez, A. M., 2004d. Latón a cambio de esclavos. *Buceo XXI*(43), 20-21.

Benito Dominguez, A. M., 2004e. Arqueología y patrimonio subacuático vasco. La memoria sumergida. *Arqueología y patrimonio subacuático vasco*, 21-65. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia.

Benito Dominguez, A. M., 2014. El pecio de Iturritxiki, Getaria (Gipuzkoa). Reflejo del comercio internacional del siglo XVI. En: *Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, Cartagena 2013, 149-162. Universidad de Cádiz.

Benito Dominguez, A.M., Ibañez Artigas, M., 2005a. Premonedas' portuguesas destinadas al comercio del oro en la costa africana en el siglo XVI: estudio de las 'manillas' y calderos hallados en un pecio de Getaria (Guipúzcoa). En: *XXVII Semana Nacional de Numismática*, Barcelona 2004. *Gaceta Numismática* 157, 63-81.

Benito Dominguez, A.M., Ibañez Artigas, M., 2005b. Estudio tipológico y metalográfico de las manillas (premoneda africana) fabricadas en Europa. *Aranzadiana* 126, 98.

Blazquez, A., 1910. Descripción de las costas y puertos de España de Pedro Teixeira Albernnas. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* t. LII, 36-138.

Brenk, S. Van Den, Overmeer, A.B.M., 2019. Eerste beschrijving vondsten operplatenwrak Noordzee. *Periplus Archeomare*.

Cano, T., 1611. Arte para fabricar, fortificar, y apareiar naos de guerra, y merchante. En: Alvar Ezquerro, M. (2015), *El vocabulario manuscrito del Arte para fabricar naos de Tomé Cano*. *Boletín de la Real Academia Española*, T. 95, Cuaderno 312, 327-353. Disponible en: <http://revistas.rae.es/brae/article/view/51/197>

Carande, R., 1977. *Carlos V y sus banqueros*. Editorial Crítica.

Carrion Arregui, I. M., 2009. Arrazubia, solar medieval y empresa preindustrial a orillas del Oria. *Itsas Memoria*, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 6, 191-208.

Casado Soto, J. L., 1988. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. San Martín, Madrid.

Casado Soto, J. L., 1991. Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico. En: *Actas IX Jornadas de Andalucía y América*, 121-144.

Cerezo Hijano, F., 1970. Guetaria, lo que fue, lo que es, lo que puede ser. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián.

Chaín-Navarro, C., 2021. Un tratado de navegación para la Carrera de Índia. Disponible en: <https://blogcatedranaval.com/2021/03/30/un-tratado-de-navegacion-para-la-carrera-de-indias/>

Chirikure, S., Sinamai, A., Goagoses, E., Mubusisi, M., Ndoro, W., 2010. Maritime Archaeology and Trans-Oceanic Trade: A Case Study of the Oranjemund Shipwreck Cargo, Namibia. *Journal of Maritime Archaeology* 5(1), 38-55.

Ciriquiain-Gaiztarro, M., 1986. Los puertos marítimos del País Vasco. Txertoa, San Sebastián.

Crespo Liñero, I., 2008. Prospección intensiva subacuática, derivada do echado de materiais arqueolóxicos no contorno da Praia de Lago, Xove (Lugo). Disponible en: https://issuu.com/davidabella/docs/xove_056.

Denk, R., 2020. The West African Manilla Currency: Research and Securing of Evidence from 1439-2019. Tredition, Hamburg.

Dobson, N. C., Kingsley, S. A., 2011. A Late 17th Century Merchant Vessel in the Western Approaches (Site 35F). *Odyssey Marine Exploration*.

Echevarría Bacigalupe, M. Á., 1998. Flandes y la monarquía Hispánica. 1500-1713. Sílex, Madrid.

Escalante de Mendoza, J., 1985. Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales [1575]. Museo Naval, Madrid.

Fernández Duro, C., 1972. Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón. T. IV. Museo Naval, Madrid.

FONSECA, Q. da, 1921. Los portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal. 2ª ed. 1989.

García de Palacio, D., 1587. Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México. Casa de Pedro Ocharte, México.

Gay, J., 1997. Six millénaires d'histoire des ancres. Presses de l'Université de Paris-Sorbonne.

Gomez Beltrán, A. L., 2013. La invencible y su leyenda negra. Del fracaso inglés en la 'derrota' de la Armada Española. Arín Ediciones, Benalmádena.

Gonzalez Torga, J. M., 2009. Grandes negociantes históricos acumulaban información: Casa Fugger (2). Disponible en: <https://espacioeuropeos.com/2009/02/grandes-negociantes-historicos-acumulaban-informacion-la-casa-fugger-2/>

Goris, J.A., 1925. Étude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) a Anvers de 1488 à 1567. Contribution a l'Histoire des debuts du capitalisme moderne. Librairie Universitaire, Louvain.

Gorostidi Guelbenzu, A. de, 1906. ¡Guetaria! (Ejemplar mecanografiado).

Hauptmann, A., Schneider, G., Bartels, Ch., 2016. The Shipwreck of Bom Jesús, AD 1533: Fugger Copper in Namibia. *Journal of African Archaeology* 14(2), 3-27.

Ibáñez Etxeberria, A., Sarasola Etxegoien, N., 2009. El yacimiento arqueológico de Santa María la Real de Zarautz (País Vasco). *Munibe. Suplemento* 27, 12-84.

Ibañez, M., 2005. Una moneda colonial para el comercio africano: Las "manillas" (slave token). *Crónica Numismática* 16(173), 42-45.

Izaguirre, M., 2004a. Pecios y materiales diversos de la bahía de La Concha (San Sebastián). En: *La memoria sumergida. Arqueología y patrimonio subacuático vasco*, 91-105. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia.

Izaguirre, M., 2004b. Pecios venaqueros de Orio. *La memoria sumergida. En: Arqueología y patrimonio subacuático vasco*, 106-119. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia.

Kellenbenz, H., 1977. *El desarrollo económico de la Europa continental (1500-1750)*. Siglo XXI, Madrid.

Kellenbenz, H., 2000. *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*. Junta de Castilla y León.

Lema, R. , 2018. Erostarbe, el buzo que salvó la plata y la honra del SKYRO. *Adiante Galicia*, 13 de julio.

L'Hour, M., Veyrat, E., 2005. *La Mer pour Mémoire. Archéologie sous-marine des épaves atlantiques*. Somogy éditions d'art, Paris.

López Martín, F. J., 2011. Esculturas para la Guerra. La creación y evolución de la Artillería hasta el s. XVII. CSIC, Madrid.

Manera Regueyra, E., Moya Blando, C., Martínez Hidalgo, J.M., Castiñeiras Muñoz, P., 1981. El buque en la armada española. Silex, Madrid.

Martin, C., Parker, G., 1988. La Gran Armada. Alianza Editorial, Madrid.

Martínez Diez, G., González Diez, E., Martínez Llorente, F., 1991. Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369). Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián.

Mathewson, R. Duncan III, 1988. El tesoro del Atocha. Plaza y Janes, Barcelona.

Mederos Martín, A., Escribano Cobo, G., 2006. Los inicios de la arqueología subacuática en España (1947-1984). *Mayurqa* 31, 359-395.

Moret, J., 1969. Empeños del valor y bizarros desempeños o sitio de Fuenterrabia, 1638. *Anales del Reyno de Navarra*, T. VIII. Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca.

Munuera Navarro, D., 2014. Resuelto de irse a Maluco por el Cabo de Buena Esperanza. La desaparición de la nao Anunciada (1526) y el pecio de Oranjemund (Namibia, 2008). En: *Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y subacuática Española, Cartagena 2013*, 318-331. Universidad de Cádiz.

Noain Maura, M. J., 2005. Los orígenes de Hondarribia. De su pasado romano a 1400. Hondarribiko Udala.

O'Scanlan, T., 1974. *Diccionario Marítimo Español*. Museo Naval, Madrid.

Ocete Rubio, R., 1988. *Armas blancas en España*. Tucan, Madrid.

Olesa Muñido, F. F., 1968. *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Editorial Naval, Madrid.

Pereda, F., Marias, F., 2002. *El Atlas del Rey Planeta. La 'Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos' de Pedro Texeira (1634)*. Nerea, Hondarribia.

Pigafetta, A., 1986. *Primer viaje alrededor del globo*. Ediciones Orbis, Barcelona.

Pohle, J., 2010. O estabelecimento dos mercadores-banqueiros alemães em Lisboa no início do século XVI. En: Colóquio Internacional Portugal na Confluência das Rotas Comerciais Ultramarinas, Universidade Nova/ FCSH, Lisboa.

Priotti, J.-P., 1996. Los Echávarri: mercaderes bilbaínos del siglo de oro. Ascenso social y económico de una familia. Diputación Foral de Bizkaia.

Priotti, J.-P., 2003. El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI. Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco 4, 193-206.

Roberts, M., Benavides García, R., Gadd, J., 2014. Pewter from a 1544 Shipwreck off Xove, Galicia. Journal of the Pewter Society, 18-22.

Rodríguez Cuevas, T., Ivars Perelló, J., 1987. Historia del buceo. Su desarrollo en España. Ediciones Mediterráneo, Murcia.

Roncière, C. de la, 1934. Histoire de la Marine Française. V: La Guerre de Trente Ans. Colbert. Librairie Plon, Paris.

Sánchez-Feijóo López, L., 2020. Anclas. Tipos, evolución e historia de la penúltima esperanza. Fundación Alvargonzález, Gijón.

Smith, R., 2009. Naufragio en la zona prohibida. National Geographic, octubre, 56-69.

Sombart, W., 1993. El burgués. Contribución a la historia espiritual del hombre económico moderno. Alianza.

Stemm, G., Gerth, E., Flow, J., Lozano Guerra, C., Kingsley, S., 2013. The Deep-Sea Tortugas Shipwreck, Florida: A Spanish-Operated Navio of the 1622 Tierra Firme Fleet. Part 2, the Artifacts. Odyssey Papers, 27.

Stols, E., 2001. Humanistas y jesuitas en los negocios brasileños de los Schetz, grandes negociantes de Amberes y banqueros de Carlos V. En: Martínez Millán, J., Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558). Sociedad Estatal para la conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, vol. IV, 19-48.

Throckmorton, P., 1987. The sea remembers. Shipwrecks and Archaeology. Weidenfeld & Nicolson, New York.

Urteaga Artigas, M., 2002. Erromatar Garaia. Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia-San Sebastian.

Valverde, L., 1984. Historia de Guipúzcoa. Txertoa, San Sebastián.

Vázquez de Parada, V., 1988. La coyuntura de la minería y de la metalurgia europeas (Siglos XI-II-XVIII). Revista de Historia Económica, año VI(2), 263-265.

Verissimo Serrao, J., 2003. Portugal-Ultramar o Europa. Pliegos de Yuste 1, 56-66.

Vigueras González, M., 1979. La tecnología portuaria del Siglo de Oro español. Análisis y comentarios del manuscrito de Janelo Torriani (¿1565-1568?) primer tratado de tecnología portuaria conocido en el mundo. Dirección General de Puertos y Costas, Madrid.

Vilar, P., 1982. Oro y moneda en la Historia (1450-1920). Ariel, Barcelona.

Werson, J., 2015. Metal Trade in the Baltic Sea: The Copper Ingots from Mönchgut 92. Syddansk Universitet.

Werz, Bruno E.J.S., 2009. The Oranjemund shipwreck, Namibia. The excavation of sub-Saharan Africa's oldest discovered wreck. Journal of Namibian Studies 6, 81-106.

Werz, Bruno E.J.S., 2010. Sub-Saharan Africa's Oldest Shipwreck: Historical-archaeological research of an Early Modern-Era Portuguese merchantman on the Namibian coast. The Mariner's Mirror 96, 430-442.

Zulaika, D., 2019. Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo. Mundubira 500 Elcano Fundazioa, Getaria.

ARANZADI BILDUMA

Aranzadi Zientzia Elkarateak argitaratu du bilduma hau, Euskal Herriko aztarnategi arkeologiko, paleontologiko eta geologikoetan egindako ikerketen emaitzak modu erakargarri eta dibulгатiboan helarazteko.



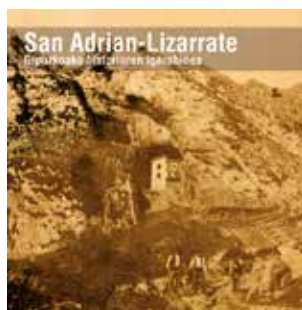
00

Historiaurreko abentura Gipuzkoan. / La aventura de la Prehistoria en Gipuzkoa. 2011. Donostia/San Sebastian.



01

Altxerri.
2012. Aia.



02

San Adrian-Lizarrate.
Gipuzkoako historiaren
igarobidea. / La Historia de
Gipuzkoa a través del túnel
de San Adrian.
2016. San Adrian-Lizarrate.



03
 Arrikrutz.
 Arrikruzko lehoia. /
 El león de Arrikrutz.
 2018. Oñati.



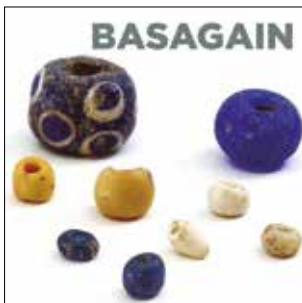
04
 Ekain. Historiaurreko
 zaldien magia. /
 La magia de los caballos
 de la prehistoria.
 2019. Deba.



05
 Kuaternarioa.
 100 años de
 investigación
 cuaternaria.
 2019. Bilbao.



06
 Kiputz.
 Historiaurreko amildegia. /
 Un abismo en la Prehistoria.
 2019. Mutriku.



07
 Basagain.
 Bi Aroren arteko
 herrixka. / Un poblado
 en el límite entre dos Eras
 2020. Anoeta.



08 (I) - 08 (II)
 Elosua-Plazentzia.
 Dolmenen ibilbidea,
 100 urte geroago. / La ruta
 de los dólmenes 100 años
 después.
 2022.
 Bergara-Elgoibar-Soraluze.







Aranzadi
Bilduma

09 (II)



ITURRITXIKI

Oinarrizko planoak



|G|O|R|D|A|I|L|U|A|

Gipuzkoako Ondare Bitumiar Zentroa
Centro de Colecciones Patrimoniales de Gipuzkoa

Gipuzkoako
Foru Aldundia
Kultura, Turismo, Gestioa
eta Kirol Departamentua



GORAIN
KULTURA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE CIENCIA
E INNOVACIÓN

ELKAN@



Getariako Udala



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

HELMURRA EUSKO JAURLARITZA
KULTURA ARTEA
DEPARTAMENTU DE KULTURA
ETA TURISMO URSULAKA