

Itsas-Begia recupera el cabotaje del hierro por el litoral vasco

El cabotaje del hierro entre los distintos puertos del litoral vasco y, por extensión, a otros de la cornisa cantábrica, Normandía, Bretaña, Inglaterra, Flandes e Irlanda fue una constante en siglos pasados. Ahora, la asociación Itsas-Begia, de Ziburu, quiere dar testimonio de esta tradición con un proyecto de cinco días de duración.



Txema GARCÍA | BILBO

Durante cinco días, de forma simbólica, y haciendo escalas en diferentes puertos de nuestro litoral, la Asociación de Conservación del Patrimonio Marítimo Vasco Itsas-Begia puso ayer en marcha una iniciativa que pretende recuperar el patrimonio cultural de la navegación a cabotaje, a vela y remo, que durante siglos transportaba el mineral de Muskiz, la «vena de Bizkaia», a numerosos puertos del litoral cantábrico, así como a otros de Aquitania, Bretaña, Normandía, Borgoña, Flandes, sur de Inglaterra e Irlanda.

En esta primera edición, Itsas-Begia realizará el trayecto que discurre entre Bilbo y Azkaine para, a continuación, finalizar el recorrido el próximo sábado con el transporte en carros de bueyes de una cantidad también simbólica de mineral de hierro hasta el monasterio de San Salvador en Urdazubi, lugar que en la Edad Media contaba con varias ferrerías y que, según se recoge en documentos antiguos, recibía grandes cantidades de este mineral.

Miembros de esta asociación dieron a conocer ayer al mediodía los pormenores de este proyecto, en un acto celebrado en los diques del ya desaparecido astillero Euskalduna en Bilbo, junto al Museo Marítimo, poco antes de surcar las aguas ría arriba en dirección al puente de San Antón, en Bilbao La Vieja, a bordo del «Brokoa», una txalupa handi, reconstrucción de una lancha cubierta del siglo XIX, «estilo vizcaina», con dos velas al tercio y seis remos por banda, de 13,70 metros de manga. Allí cargaron muestras del mineral de hierro que ahora servirán para ejemplificar, varios siglos después, lo que fue una práctica habitual de intercambio comercial a lo largo de toda la franja marítima vasca.

En el acto de presentación, el oñatiarra Urdin Elortza, que ejerció de portavoz de Itsas-Begia, resaltó el valor de esta iniciativa cultural que, según apuntó, tiene su origen en el estudio científico «El cabotaje del hierro y la Cofradía de San Pedro de Plentzia», realizado

por el etnógrafo e historiador Gonzalo Duo, coordinador del proyecto que ahora ve la luz. «Se trata de un primer paso», afirma Elortza, «ya que nuestra intención es enlazar en el futuro las dos Baionas, la gallega y la nuestra, en Ipar Euskal Herria, dado que este tipo de navegación a cabotaje se extendía por todo el litoral cantábrico».

Y es que, según explican desde Itsas-Begia, «desde la Edad Media y hasta mediados del siglo XIX, el mineral de hierro de las Encartaciones y otros lugares del País Vasco se transportaba hasta las ferrerías por tierra y mar. En los meses de verano se navegaba al cabotaje (a la vista de la costa y haciendo las noches en los puertos de refugio), llevando los cascotes de mineral hasta los muelles de los puertos más próximos a las ferrerías. En viaje de retorno salían los materiales manufacturados, desde las barras a las herramientas, armas, etc. Era el sistema más rápido y económico».

La explotación del hierro producía grandes beneficios anuales a una población muy diversa y repartida: mineros, acarreadores del mineral hasta los muelles, comerciantes del hierro, fletadores, maestros y marineros de las lanchas. En cada ferrería, desde los ferrones a los carboneros se beneficiaban hasta un centenar de personas y, sobre todo, los grandes propietarios. El proceso comercial del hierro «labrado» era mucho más rentable, pero afectaba a muchas menos personas.

Cinco días de navegación

El itinerario realizado ayer tuvo su continuación, ría abajo de nuevo, con una pequeña parada en Portugalete, para llegar al filo de la media tarde a Plentzia, donde la tripulación del «Brokoa» (doce personas) iba a pasar la noche en el albergue del club Kai-Eder.

Hoy, segundo día de singladura, Itsas-Begia tiene previsto seguir la ruta hasta el puerto de Bermeo (si el estado de la mar lo permite la txalupa llegará al filo de las 13.00 horas), localidad de gran tradición comercial internacional, y en la que se llevará a cabo un almuerzo de hermandad con la gente de mar. Ya a la tarde, los actos incluyen una visita guiada a cargo del profesor de la UPV-EHU Joseba Agirreazkuenaga a los restos de la ferrería Alarbin, en Axpe-Busturia, siguiendo un camino del siglo XVIII, acompañada de otra visita posterior al Museo del Pescador, para acabar con una conferencia del mismo profesor bajo el título de «El cabotaje del hierro en el puerto de Bermeo y ría de Mundaka».

Mañana, jueves, el punto de arribo será, en una primera escala, el puerto de Zumaia. Allí se cargará de nuevo en el «Brokoa» mineral llegado desde la rentería (lonja) de Bedua, procedente de las minas de Mutiloa-Zerain. A las 15.00 horas, la txalupa continuará su periplo hacia el puerto de Donostia, donde se hará la presentación de este proyecto al público que desee acudir al muelle (sobre las 17.00 horas) y, tras una visita al Aquarium y al Museo Naval, continuar travesía hacia Donibane Lohizune, puerto al que se arribará ya a la noche, alrededor de las 22.00 horas.

Monasterio de Urdazubi

El viernes, la iniciativa de Itsas-Begia subirá por el Urdazuri hasta llegar al puerto fluvial de Azkaine, lugar en el que siglos atrás había un terreno propiedad del Monasterio de

Urdazubi, «la peonada de Urdazubi», donde depositaban sus mercancías privadas: hierro y otros efectos comerciales. Desde aquí, el transporte de mineral había que realizarlo en carros de bueyes por Senpere, Sara y Zugarramurdi, orillando Ainhoa.

El último día de travesía, el sábado 2, discurrirá en las primeras horas de la mañana por Urdazubi, con un desfile del carro de bueyes, con el mineral de hierro transportado en la txalupa «Brokoa», desde la ermita de San Esteban de Alkerdi hasta la ferrería Ola de Landibar.

El mediodía marcará la llegada de la tripulación al Monasterio de Urdazubi, donde se hará entrega del mineral y el pago, simbólico, por parte del abad. A continuación, el Museo del Mineral de Gallarta hará obsequio de una muestra de mineral de hierro al Ayuntamiento de Urdazubi, como recuerdo de siglos de suministro de este preciado y codiciado bien que marcó el devenir comercial de toda una época en la antigüedad.

Gente vinculada a la mar

Con esta iniciativa, la asociación Itsas-Begia, creada en la localidad de Ziburu en 1981, intenta recuperar la memoria histórica de una buena parte de nuestro desarrollo comercial a lo largo de los últimos siglos. Itsas-Begia está formada por pescadores y marinos mercantes, carpinteros navales, maquetistas, modelistas e historiadores. Sus objetivos son la investigación histórica, el salvamento y reconstrucción de embarcaciones tradicionales (ellos mismos llevaron a cabo la reconstrucción en 1990 de la txalupa «Brokoa»), y la difusión de sus trabajos al mayor número de personas.

En última instancia, el objetivo de Itsas Begia es la construcción de un Museo Marítimo Vasco. Hoy día cuenta con más de cien socios activos y el reconocimiento internacional de toda clase de instituciones culturales. Sus puertas están abiertas a recibir nuevos colaboradores (itsas.begia@wanadoo.fr).

Ficha

Proyecto: Cabotaje del Hierro.

Organizador: Itsas-Begia.

Escalas: Bilbo, Plentzia, Bermeo, Zumaia, Donostia, Donibane Lohizune, Azkaine, Urdazubi.

Duración: Cinco días (hasta el sábado 2 de agosto).

Barcos adecuados para remontar las rías

Desde la Edad Moderna las embarcaciones de cabotaje se tipifican en dos clases: los quechemarines (de la voz inglesa «ketch») y los pataches. Los primeros eran de proa recta y popa redondeada, con un timón consistente. El casco largo y la cubierta corrida con algún

tambucho. Disponían de un arqueo de entre 20 y 60 toneladas y contaban con dos mástiles. Estas son, precisamente, las características con las que se ha reconstruido el «Brokoa», que realiza ahora este cabotaje simbólico. Estos barcos eran muy adecuados porque podían remontar las rías hasta los muelles donde estaban las renterías (lonjas) próximas a las ferrerías.