

Selma Barkam ikerlari amerikarrak irekitako bidetik jarraituz, Gipuzkoako historiagile talde bat Terranovara abaiatzen ziren bale-ontzien inguruko ikerketa sakon batetan murgilduta

dabil azken urteotan. XVI. gizaldiko eraikuntza motak aztertzeaz gain, garai haietako bizimoduaren argazki bilakatzen ari da Gipuzkoako zenbait erakundek babestutako ikerketa hau.



# Tras la ruta ballenera de los vascos en Canadá

La curiosidad de Selma Barkham, una investigadora anglocanadiense, le llevó a estudiar los posibles rastros en torno a la presencia de los balleneros vascos en la bahía canadiense de Red Bay. Gracias a una beca del Gobierno Vasco comenzó su investigación en los archivos de Oñati. Entre los datos que obtuvo, halló un documento que hacía referencia a un litigio entre un armador y una aseguradora de un barco cargado que volvía hacia Euskal Herria pero que no salió debido a una tormenta que lo precipitó hacia la orilla. "Se cree que el hecho ocurrió en la bahía de Butus –hoy llamada de Red Bay-, Barkham lo puso en conocimiento del Gobierno canadiense y, en conjunto, comenzaron a investigar los posibles rastros de una

presencia vasca", explica Manu Eizagirre, técnico de la Diputación de Gipuzkoa, que ha colaborado también en este proyecto. "Encontraron algún arpón, propio de los balleneros, y muchísima tejas, un elemento arquitectónico muy vinculado a nuestra forma de construir sobre todo en el siglo XVI; junto a restos de cementerios de marineros vascos y otros documentos". En el morro de San Lorenzo, en la península del Labrador, se calcula que puede haber una veintena de asentamientos vascos.

En consecuencia, se iniciaron pequeñas detecciones en el mar –"algo que sólo un Gobierno se puede permitir por su alto costo"- por si aparecía algún barco de esas características. "Y apareció uno, que suponemos pue-

de ser el San Juan", continúa Izagirre que estuvo cuatro años trabajando en este proyecto en Canadá.

Además, y según manifestó Robert Grenier, director del Departamento de Arqueología Submarina del Gobierno de Canadá en su visita a Euskal Herria "es la primera vez que nos hemos encontrado con un barco de estas características, que ha revolucionado la arqueología marítima y la arquitectura naval". Las características de este ballenero del siglo XVI coinciden con la forma vasca de construir barcos, muy diferente, por ejemplo, a la de Europa del norte, un hecho que, como afirma Izagirre, "lo acepta todo el colectivo científico".

La hipótesis de trabajo en torno al San Juan se basa en que obedece al protocolo notarial que recoge cómo estaba preparado para regresar desde Canadá, con una carga de barriles de grasa de ballena, cuando una tormenta del Sur lo lanzó contra la isla Adelaida haciéndole encallar contra las rocas. Para poder estudiar el barco, se desmontó, se dibujó y se fotografiaron las piezas más importantes que, luego, bien amontonadas y protegidas contra los icebergs se dejaron nuevamente en el fondo. "Conservar el barco como tal sería carísimo; pero sí algunos elementos importantes como la txalupa de la foto que se halló debajo del barco", explica Izagirre, que destaca de la ballenera su forma ágil y segura de maniobrar porque "esas tablitas que están en tingladillo hacen que el barco no sea bailarín, que no se mueva, corren mucho y se pueden acercar hasta el mismo lugar que se precisa. Lógicamente

estaba pensada para un mar bravo como el Cantábrico, como lo es también en la zona de Canadá y, además, a cero grados".

La historia de las txalupas balleneras también cuenta con sus anécdotas. Entre otras, recuerda Manu Izagirre, algunas narradas por Robert Grenier: "Me comentó cómo en los años cincuenta un avión de un portaviones de la Royal Navy tuvo un accidente al aterrizar un día de gran tempestad. Los pilotos se mantenían flotando encima del avión pero los barcos de salvamento, aunque potentes, no conseguían acercarse al lugar del siniestro. Al final, alguien dijo 'lanzar la whale boat' (ballenera). Y, finalmente, este modelo de txalupa -que los barcos la llevaban casi como una tradición-, de unos ocho metros y navegando a remo, resultó útil, pudo acercarse y rescatar a los pilotos".

La txalupa es la pieza más grande rescatada del ballenero y está expuesta en el museo de Red Bay, un pueblo pequeño que si antes vivía de la pesca de bacalao -actualmente en veda biológica- ahora lo hace de la historia ballenera.

"En Canadá -asegura Izagirre- tratan de que su cultura histórica pueda disfrutarse y la incorporan a los parques-museos. Y quieren que este barco no se quede sólo en Red Bay sino que tenga una dimensión más universal por lo que van a construir réplicas exactas para ponerlas en diferentes zonas de Canadá con una dimensión turístico-cultural".

**Kanadako Red Bay kaia  
balearen arrantzatik  
bizi zen duela laurehun  
urte eta egun,  
makailuaren arrantzaz  
gain, bale garaietako  
historiatik bizi da.**

## De Pasajes de San Juan a Labrador

El Gobierno canadiense ha contactado, a través de la Diputación de Gipuzkoa, con Xabier Agote, responsable de "Ontziola. Centro de investigación y construcción de embarcaciones tradicionales", que ya está construyendo la primera réplica de la txalupa a tamaño natural. Hace unos me-

ses, Robert Grenier se trasladó hasta Gipuzkoa para hacer la entrega oficial de los planos y la primera madeira del barco.

Se prevé que esta réplica de la ballenera del siglo XVI (la más antigua que se conoce) esté preparada para la primavera y ser trasladada a Canadá. "pero

no para que repose en un museo sino para lanzarla al agua y que pueda navegar", explica Xabier Agote.

Este taller de Pasajes de San Juan, que cuenta con el patrocinio de Oarso Aldea y con ayudas de los Departamentos de Turismo y Pesca del Gobierno Vasco se dedica a la

arquitectura del mar en Euskal Herria "que no se conoce", afirma contundente el responsable de este centro, al que asisten jóvenes de distintos puntos de Europa e, incluso, en estos momentos un japonés. Su objetivo final sería poder reconstruir totalmente el San Juan.