CUADERNO DE PASEO POR LA

GETARIA DE JUAN SEBASTIÁN ELKANO

CUADERNO DE PASEO POR LA

Getaria de Elkano

EL PAÍS VASCO
Y LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Cuaderno de paseo por la Getaria de Elkano: el País Vasco y la primera vuelta al mundo.
Edición conmemorativa 2022

Edita:
JUNTA DE ANDALUCÍA.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte.
Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, S.A.
C/ Compañía, 40
29008 Málaga
www.andalucia.org
D.L.: SE 1499-2022
NPU -1-10-220103-PAP

Colabora:
Diputación Foral de Gipuzkoa
Ayuntamiento de Getaria
Fundación Elkano

Coordinación y elaboración:
Fundación Elkano
Coordinación histórica
Daniel Zulaika
Textos y documentación
Arturo Redondo
Ilustraciones
Art Red estudio
Diseño portada, maquetación

Imprime: Tecnographic, S.L.

© de la edición JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte.
Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, S.A.

© Los contenidos de esta publicación son responsabilidad exclusiva de sus autores, la editora no asume ninguna responsabilidad en este sentido. Esta publicación está disponible para consulta y préstamo en el Centro de Documentación y Publicaciones de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, y accesible a texto completo en el catálogo de publicaciones de la Junta de Andalucía: https://juntadeandalucia.es/servicios/publicaciones/detalle/351106.html

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni transmitida o registrada por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma, ni por ningún proceso o medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopias o por cualquier otro, sin permiso previo por escrito de los autores.

Presentación

Quienes recorran las páginas de este Cuaderno de paseo pensarán que viajar en el tiempo es posible, que la Getaria por cuyas calles, iglesia y puerto pasean al cumplirse ahora los 500 años de la primera vuelta al mundo capitaneada por Elkano, es la misma, en parte, que aquella en la que transcurrieron la infancia y la juventud de Juan Sebastián, a finales del siglo XV. Entonces, la sociedad y la economía de la villa estaban estrechamente vinculadas al mar, a través de la navegación, el comercio marítimo y la pesca.

Getaria es un claro ejemplo del País Vasco marítimo que contribuyó de manera muy notable, con su tecnología -construcción naval, ferrerías-, sus materias primas -madera y hierro- y conocimiento -pesca, navegación y comercio-, a las grandes expediciones oceánicas en torno a 1500. Como contribuyó también con su marinería. En concreto, en la expedición de Magallanes en busca de una nueva ruta a la Especiería, más de treinta tripulantes eran vascos y tres de las cinco naves procedían de astilleros de la costa vasca -entre ellas la nao Victoria-, que logró al mando de Elkano la primera circunnavegación del planeta.

Tras la edición por parte de la Junta de Andalucía de los dos primeros Cuadernos de paseo dedicados a Sevilla, donde se fraguó la expedición y a Sanlúcar de Barrameda, punto de salida al océano Atlántico, queda completada esta trilogía magníficamente ilustrada por Arturo Redondo con el Cuaderno de paseo por la Getaria de Elkano. Esta colaboración une el golfo de Bizkaia y el Guadalquivir, reflejando así una historia marítima compartida durante siglos. Esperamos contribuir con ello a mantener viva esa unión con y a través de la mar entre nuestros territorios.

Fundación Elkano

Sumario

Introducción

El País Vasco y Getaria a comienzos del siglo XVI
La Primera vuelta al Mundo, 1519-1522
Juan Sebastián Elkano. "Primus circumdedisti me"
Getaria y una familia de marinos, los Elkano
Vascos en Sevilla
La llegada de la nao Victoria a Sanlúcar

El País Vasco. Mar, Bosque, Hierro

Mar Cantábrico, puerta abierta al mundo
La Construcción Naval
Hierro, el corazón de la Tierra
Los Bosques Vascos, madera para cruzar el mundo
La Pesca, el tesoro del Mar
La Caza de Ballenas

Getaria, La Atalaya

El Flysch. Hacia Getaria entre acantilados
Valle de Askizu, desde Zumaia entre viñas
Caserios, la vida rural
Barrios y arrabales
Las Murallas
La Iglesia de San Salvador
La Escollera
El Puerto Refugio
San Antón

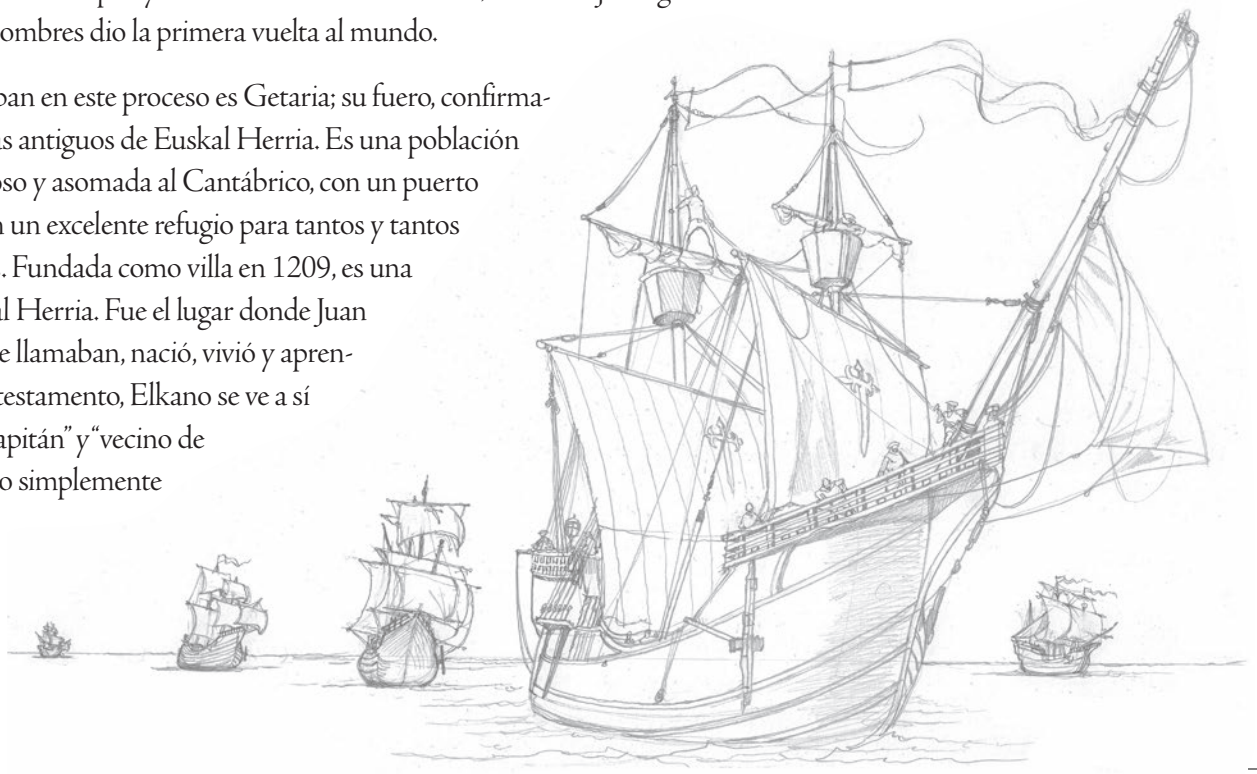
El País Vasco y Getaria a comienzos del siglo XVI

La primera vuelta al mundo se produce en un momento crucial de la historia europea, el tránsito de la Edad Media a la Moderna. Son momentos en los que un mundo nuevo pugna por dejar atrás a otro ya caduco. Se está produciendo una enorme transformación política, económica, social y artística, así como un cambio de valores. Son los momentos estelares del Renacimiento, de la difusión de las ideas del humanismo que determinarán una nueva concepción del hombre y del mundo. Asistimos a los últimos coletazos del viejo sistema feudal y se descubre un mundo nuevo, que se llamará América, cuyas consecuencias en aquel momento son inimaginables.

▲Escudo de la villa de Getaria en la fachada del antiguo ayuntamiento.

Para el País Vasco, esta época, situada a caballo entre los siglos XV y XVI, constituye una edad de oro para la navegación. En su costa se producen excelentes embarcaciones y sus marinos tienen un reconocido prestigio. Esta situación es el resultado de varios siglos de evolución que se inicia hace mil años cuando, acuciados por la necesidad, porque la tierra era muy pobre, sus habitantes volvieron la vista hacia el mar. Al disponer de hierro abundante y excelente madera comenzaron a construir embarcaciones y aprendieron de los nórdicos nuevas técnicas de construcción naval. Y así, se convirtieron en marinos, grumetes, carpinteros, ferrones, transportistas y comerciantes. Surcaron las aguas del Atlántico europeo y del Mediterráneo occidental, en sus viajes llegaron a América y uno de aquellos hombres dio la primera vuelta al mundo.

Una de las villas que participan en este proceso es Getaria; su fuero, confirmado en 1209, es uno de los más antiguos de Euskal Herria. Es una población enclavada en un macizo rocoso y asomada al Cantábrico, con un puerto protegido que se convirtió en un excelente refugio para tantos y tantos barcos en situaciones críticas. Fundada como villa en 1209, es una de las más antiguas de Euskal Herria. Fue el lugar donde Juan Sebastián, que era así como le llamaban, nació, vivió y aprendió el arte de navegar. En su testamento, Elkano se ve a sí mismo y se presenta como "capitán" y "vecino de Getaria". Podría haber puesto simplemente natural de Getaria, pero no lo hizo. Quizás era una



formalidad, pero muy probablemente con ello quiso recalcar dos cosas, en primer lugar que era capitán, y además capitán de la nao que dio la primera vuelta al mundo. Y, en segundo lugar, que era, no natural o nacido en, sino "vecino" de Getaria, como queriendo dejar patente que, aunque toda su vida había estado navegando, el cordón umbilical con su pueblo natal y con los suyos permanecía intacto.

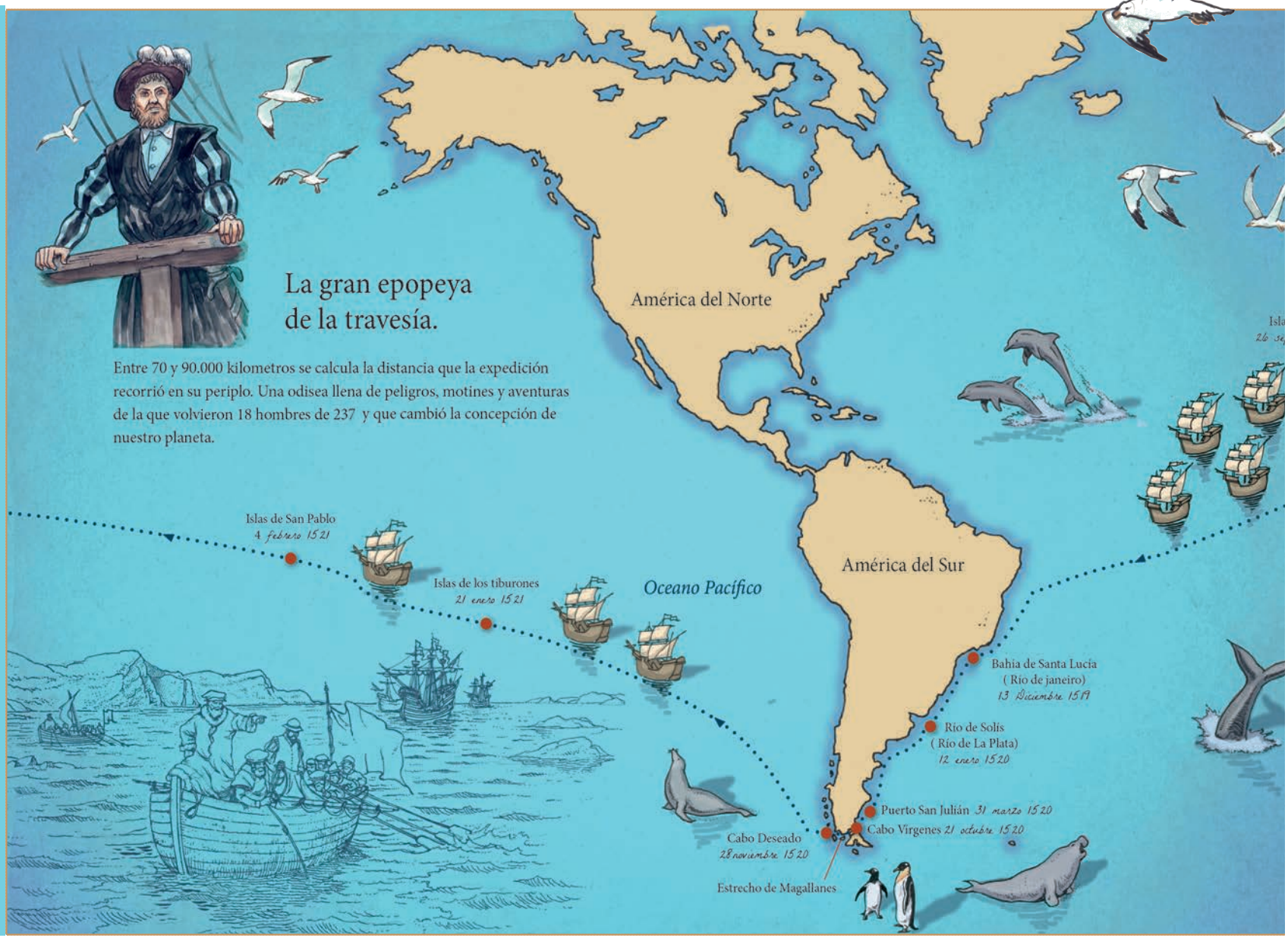
Entender el mundo de Elkano implica comprender el marco geográfico, social y económico en el que se movían sus gentes. En las páginas siguientes desfilarán ante nuestros ojos las diferentes actividades que los habitantes de Euskal Herria realizaban en la mar: la pesca, el transporte o el comercio. Les veremos cazando ballenas, pescando merluzas, sardinas o besugos, transportando lana castellana, trayendo trigo y llevando hierro.

Pero también vamos a volver la vista del mar a la tierra, recorreremos sus puertos, conoceremos las ferrerías, caminaremos por los bosques de donde obtenían la madera, y asistiremos a la construcción de naos y carabelas con los carpinteros de ribera y los calafates. Pasearemos por las calles de Getaria, por donde anduvo Mari Hernández de Hernialde, la madre de Domingo, el hijo de Juan Sebastián. Entraremos en la iglesia de San Salvador, donde estaban enterrados el padre y los antepasados de Elkano y donde él mismo fue bautizado. Bajaremos al puerto, donde latía el corazón de la villa y donde las txalupas descargaban el pescado al atardecer, e incluso tendremos la oportunidad de ver llegar una nao de Bristol, Sevilla, Brujas o Palermo. En el muelle encontraremos a las mujeres de la villa cosiendo las redes o adquiriendo pescado para venderlo en los pueblos de los alrededores. Entraremos en una de las dos ermitas situadas en el puerto a cuyos santos los pescadores se encomendaban al salir a la mar. Y veremos también los espectaculares acantilados, el flysch, la última imagen que se llevaban los marinos al partir.

Y este conocimiento nos permitirá entender mejor a aquellos navegantes, por qué embarcaron, cuáles eran sus motivaciones últimas y cómo hicieron frente a los desafíos que aquella época incierta les generaba. Getaria nos va a servir como paradigma, como ejemplo, de ello.

Daniel Zulaika. Médico e historiador.

La primera vuelta al Mundo, 1519-1522



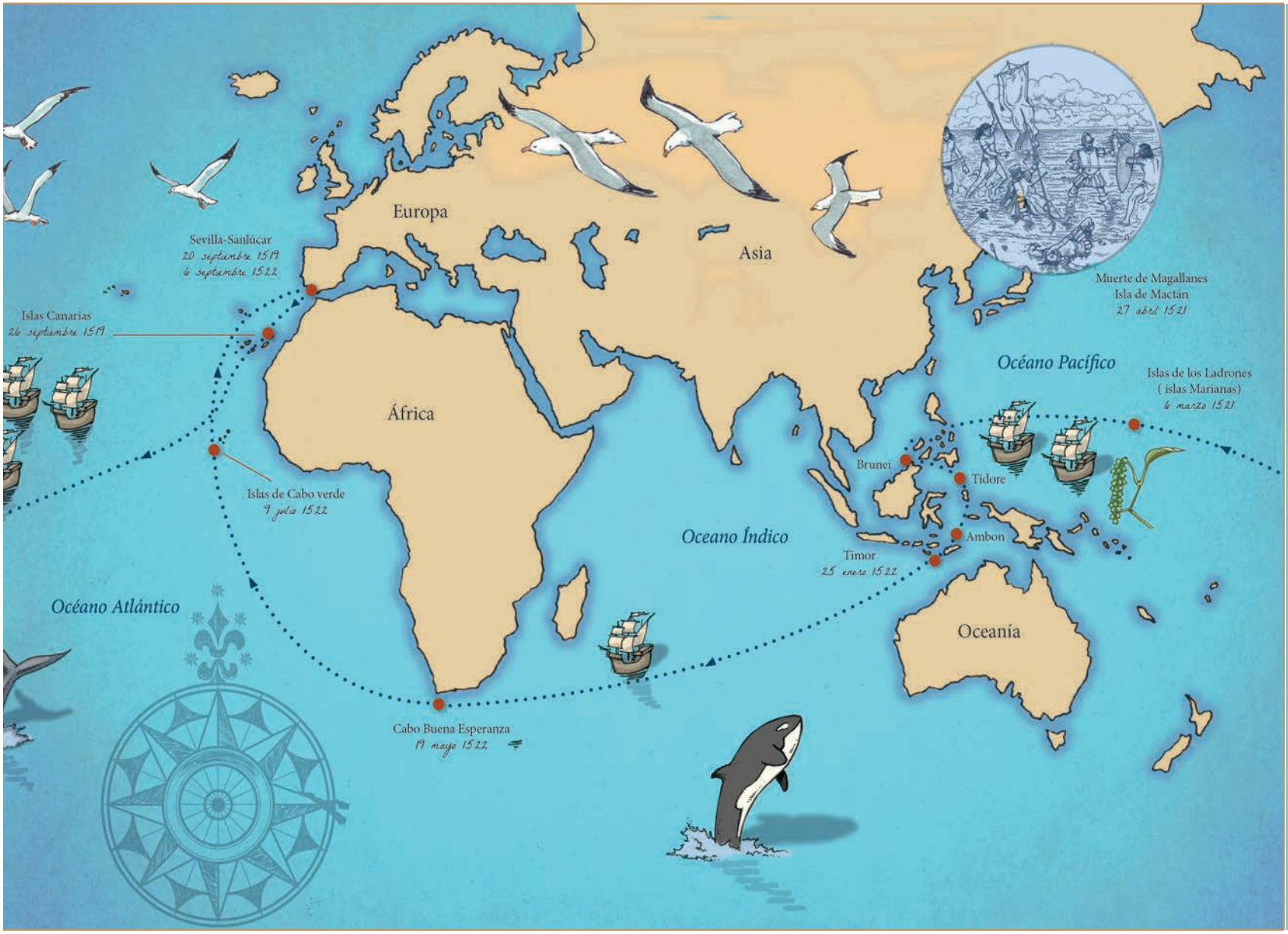
Trinidad

Concepción

San Antonio

Victoria

Santiago



Juan Sebastián Elkano. “Primus circumdedisti me”

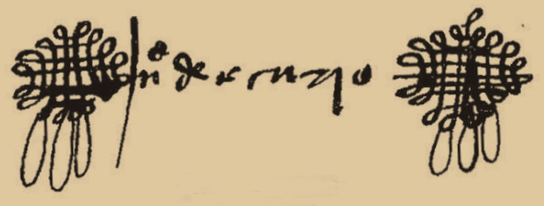
Juan Sebastián Elkano nació en 1487 en Getaria, siendo sus padres Domingo Sebastián Elkano y Catalina del Puerto. No tenemos ningún retrato de él y los cronistas que le conocieron no dejaron ninguna descripción suya. Desde joven fue un emprendedor. Adquirió una nao con un préstamo que no pudo pagar, al no cobrar del rey lo que le debía, por lo que perdió la nao y se arruinó.

Marchó a Sevilla y, por su gran experiencia en el mar, con 32 años fue nombrado maestre de la nao Concepción en la expedición de Magallanes a las Molucas. Unos meses después de la muerte de éste en Filipinas fue nombrado capitán de la nao Victoria. El 21 de diciembre de 1521, Juan Sebastián y sus hombres inician el regreso de las Molucas a Sanlúcar, llegando el 6 de septiembre de 1522 tras una increíble hazaña náutica.

Elkano tuvo dos hijos naturales, un varón con la getariarra Mari Hernández de Hernialde, y una hija con Maria de Vidaurreta a la que conoció en Valladolid. Parece que hijo e hija fallecieron siendo niños. En 1525 embarcó de nuevo hacia las Molucas en la expedición de Loaysa con tres hermanos. Murió en el Océano Pacífico el 6 de agosto de 1526, día de San Salvador, la fiesta grande de Getaria. Sus tres hermanos también fallecieron en la expedición.

Juan de Acurio, un contramaestre de Bermeo.

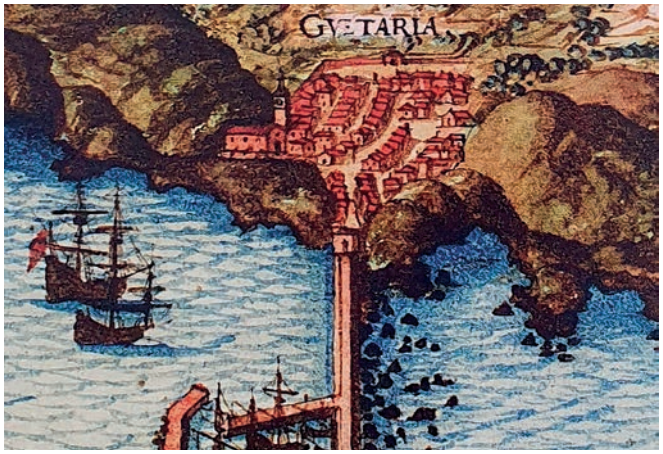
Juan de Acurio era natural de Bermeo y embarcó como contramaestre de la nao Concepción con Juan Sebastián. Al embarcar tenía 25 años y sabía leer y escribir. Fue el hombre de confianza de Elkano y ambos mantuvieron una estrecha relación. Cuando quemaron la Concepción en Filipinas, Acurio pasó a la Victoria con el getariarra de capitán, llegando a las Molucas y posteriormente a Sanlúcar. Fue el hombre que, con su voluntad y tenacidad, logró arrancar las últimas fuerzas a aquellos hombres hambrientos, exhaustos y enfermos, para volver a casa.



▲Durante los tres años que duró la primera vuelta al mundo, los expedicionarios sufrieron todo tipo de penalidades, tempestades, las lluvias torrenciales de los trópicos y el frio austral. Una de las naos se hundió, otra fue quemada por falta de tripulantes y una tercera abandonó la expedición regresando a Sevilla. Padecieron tres episodios de escorbuto que acabaron con decenas de expedicionarios, pero consiguieron volver.

Concesion escudo real a Elkano.

El rey concedió a Juan Sebastián un escudo de armas con la leyenda "Primus circumdedisti me" en el que se incluyeron dos palos de canela puestos en aspa, tres nueces moscadas y doce clavos. También le fueron concedidos 500 ducados anuales vitalicios (187.500 maravedís) de los que solo una pequeña parte cobraron sus herederos.►



▲En 1633, noventa años después de la muerte de Elkano, el capitán Pedro de Texeira dibujó Getaria, transmitiéndonos una imagen precisa de la villa en la que vivió Juan Sebastián.

Getaria y una familia de marinos, los Elkano

▲Mujer vasca del siglo XVI.
Dibujos de época de Weiditz.

En la época en que vivió Elkano, Getaria tenía unos 1.700 habitantes. El censo realizado en 1483, cuatro años antes del nacimiento de Juan Sebastián, nos muestra que había 26 barcos, cinco ferrerías y "por lo menos" 545 hombres. Entre ellos hallamos siete pilotos, varios carpinteros, calafates, toneleros, plateros, "muchos" zapateros, e incluso algo que era excepcional en aquellos tiempos, un médico. El censo fiscal de 1500 indica que había unos dieciocho maestres, que así se denominaba a los capitanes de las naos mercantes o de barcos pesqueros. Uno de ellos era Domingo Sebastián Elkano, padre de Juan Sebastián, del que sabemos que era el tercer maestre que más impuestos pagaba.

Elkano aprendió el arte de navegar en su Getaria natal, en primer lugar con su padre. A su hermano mayor, Sebastián, le encontramos en Messina (Italia), en 1517 vendiendo hierro. En la expedición de Loaysa a las Molucas, además de Juan Sebastián, embarcan otros tres hermanos, Martín Pérez, piloto de la nao Sancti Spiritus, Ochoa Martínez de Elkano, piloto y maestre de la nao San Gabriel, y Antón Martín, maestre de la carabela El Parral. Pero no todos eran marinos en la familia. Uno de los hermanos, Domingo de Elkano, fue coadjutor de la parroquia de San Salvador. En su testamento, Juan Sebastián manda que Domingo diga una misa anual por su alma en la iglesia de la Magdalena.

Catalina del Puerto, figura relevante.

Catalina del Puerto, madre de Juan Sebastián, era una mujer de carácter que, a la muerte de su marido, se convierte en el alma mater de la familia. Pertenecía a una familia acomodada, aunque no estaba en la primera línea de las familias getariarras más pudientes. Tenemos constancia de que no sabía escribir.

Tras la muerte de Juan Sebastián pleitea con el rey por la herencia de su hijo, pero a su vez es demandada por Mari Hernández de Hernialde y Maria de Vidaurreta, madres de sus nietos, los hijos de Elkano, para que cumpla con las mandas que el marino ha ordenado respecto a ellas.

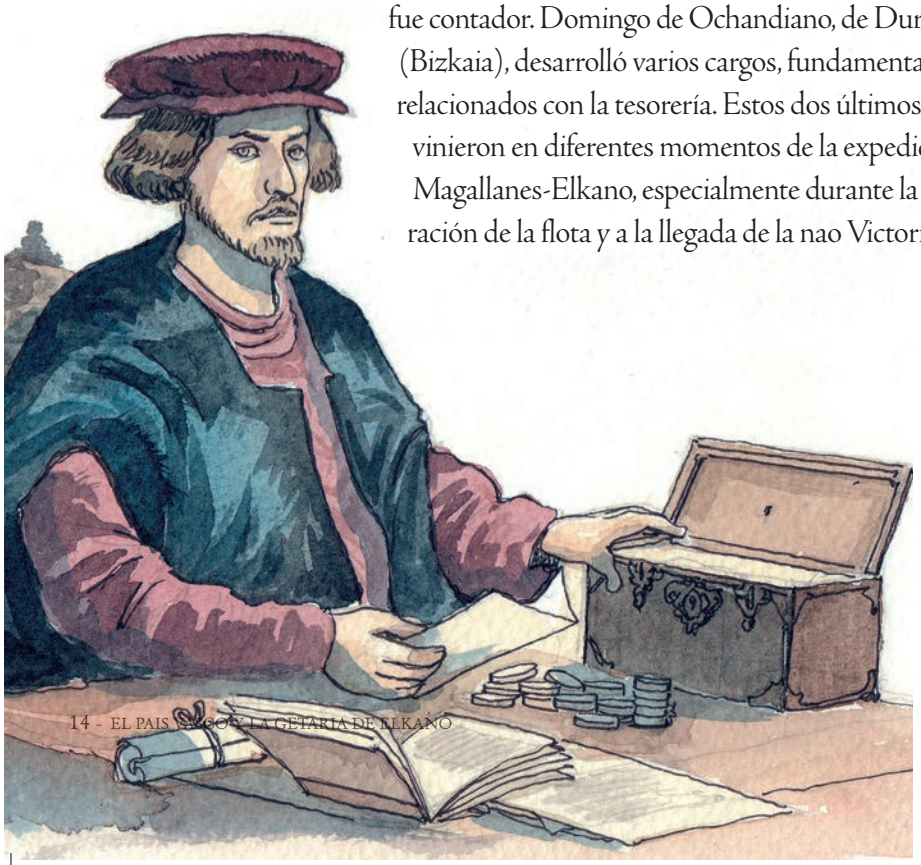
Una primera aproximación a su vida privada nos muestra un hecho habitual en aquel entonces, el acogimiento en su casa de María, la hija que su marido había tenido con otra mujer. Desconocemos la fecha de su fallecimiento. aunque sabemos que el 17 de diciembre de 1538 aùn vivía.

Villa de Getaria a comienzos del siglo XVI

Vascos en Sevilla

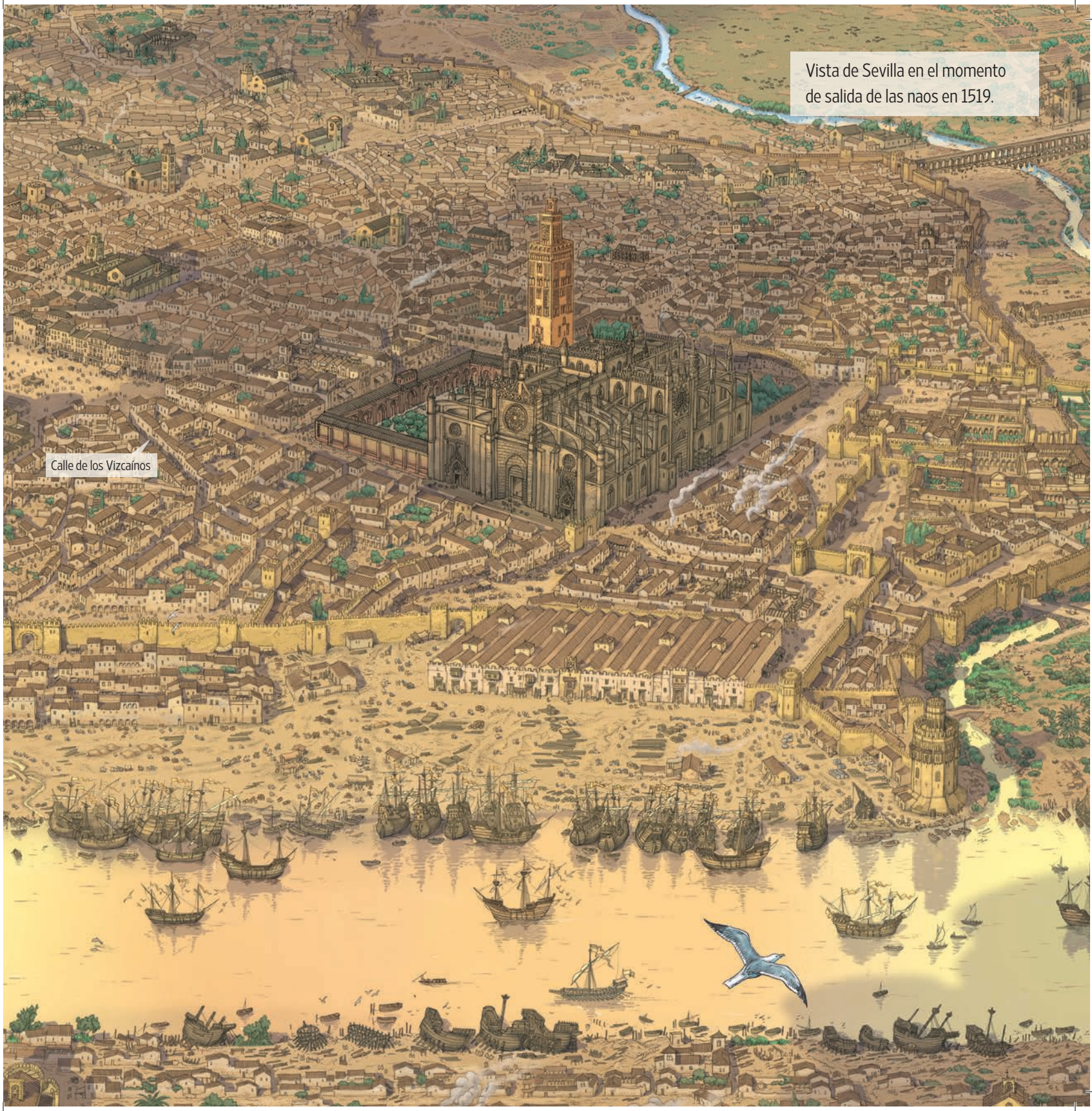
Sevilla constituyó un polo de atracción para los marinos vascos desde el siglo XIII. Fue a finales del siglo XV cuando los mercaderes provenientes del País Vasco consiguen obtener un espacio económico propio en Sevilla, basado fundamentalmente en las ventas de hierro. En esta ciudad desarrollaban sus actividades comerciales y marítimas, se abastecían de cereales y participaron también en operaciones militares. Sabemos que una colonia relativamente importante de marineros vascos se hallaba asentada en varias zonas de Sevilla, como el barrio de Castellanos, el de la Mar, la collación de Santa María la Mayor y la calle de Castro.

Pero los vascos no solo fueron hábiles comerciantes y artesanos, sino que se introdujeron en el núcleo de la propia administración castellana. Los oficiales de la Casa de la Contratación, Juan López de Recalde, Domingo de Ochandiano y Ochoa de Isasaga, son un ejemplo de ello. Isasaga, natural de Ordizia (Gipuzkoa), fue factor de la Casa. López de Recalde, de Azkoitia (Gipuzkoa), fue contador. Domingo de Ochandiano, de Durango (Bizkaia), desarrolló varios cargos, fundamentalmente relacionados con la tesorería. Estos dos últimos intervinieron en diferentes momentos de la expedición de Magallanes-Elkano, especialmente durante la preparación de la flota y a la llegada de la nao Victoria.



▲Escudo de la ciudad de Sevilla.

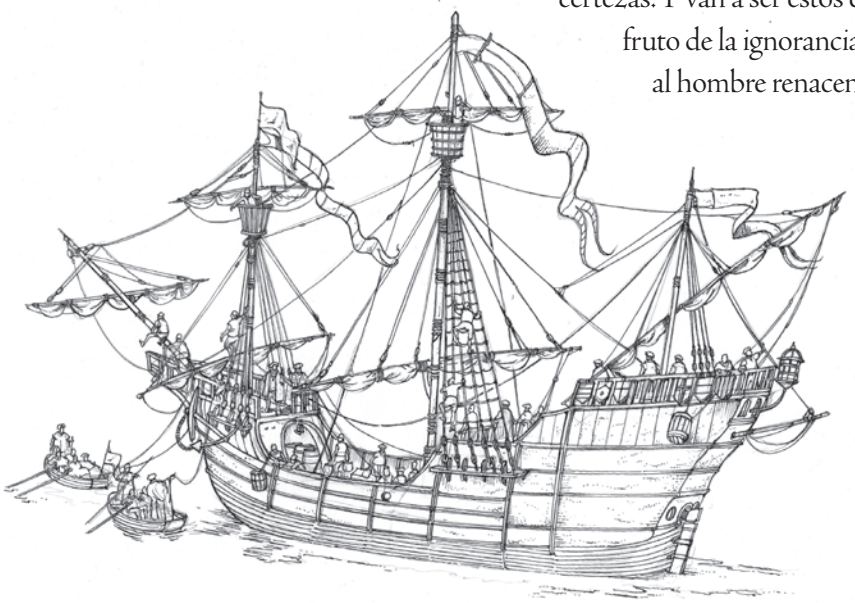
▼**Calle de los Vizcainos** Una de las calles que llevan a la plaza de San Francisco, la actual Fernández y González, es conocida como "de los Vizcaínos"; tenían capilla propia, de la Piedad, en el convento de Casa Grande de San Francisco, lo que da cuenta de la fuerte presencia de la comunidad en Sevilla. Este retablo, algo modificado, está hoy en la iglesia del Sagrario de la Catedral.



Vista de Sevilla en el momento de salida de las naos en 1519.

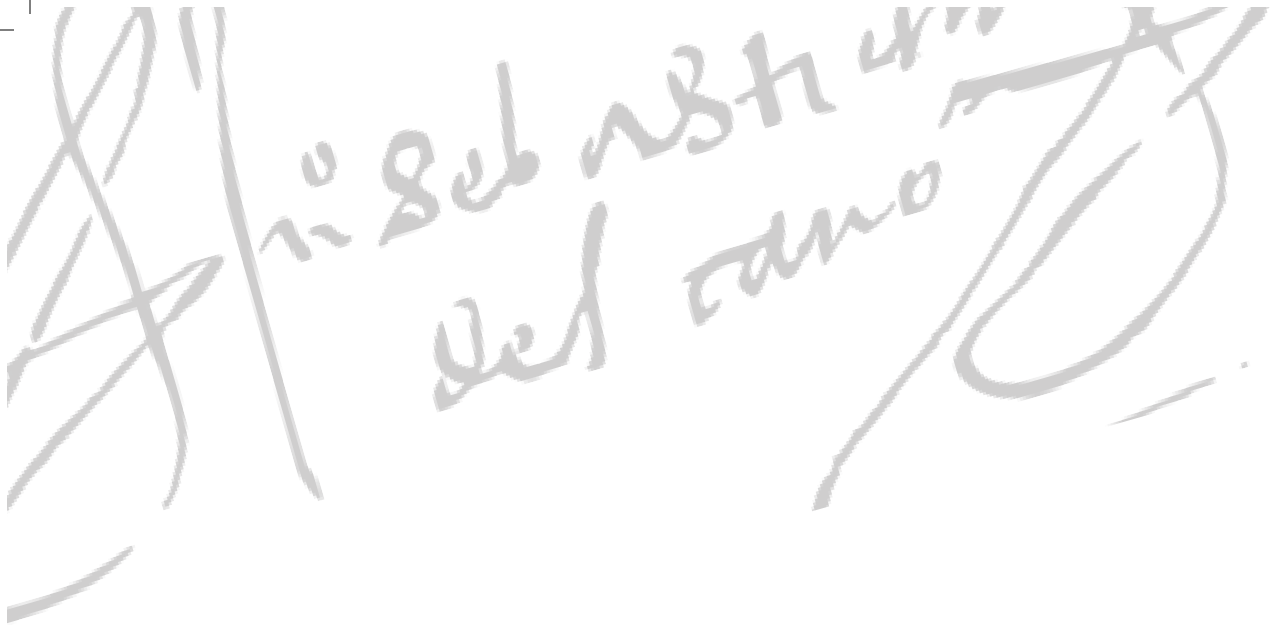
La llegada de la nao Victoria a Sanlúcar

El 6 de septiembre de 1522 una nao desvencijada llegaba a Sanlúcar. Era la Victoria que venía de dar la vuelta al mundo. En la popa, el capitán Juan Sebastián Elkano, de 36 años, de Getaria, el artífice de uno de los momentos estelares de la historia de la humanidad. Elkano trajo en la nao Victoria 524 quintales de clavo netos (unos 24.000 kg), cuya venta produjo 8.680.555 maravedís. Los gastos de la expedición habían ascendido a 8.334.335 maravedís. Al llegar, el capitán vasco es consciente que ha realizado la primera circunnavegación como dice en su carta al rey: "que saliendo por occidente volvimos por oriente". También sabe que ha llevado a cabo la mayor singladura náutica jamás realizada. Quizás es menos consciente de que ha contribuido de forma decisiva a la primera globalización del planeta. Pero lo que no sospecha es que en su nao ha traído no solo una fortuna en especias, sino también un tesoro más intangible, conocimiento y certezas. Y van a ser estos conocimientos los que derrumban mitos medievales, fruto de la ignorancia y la superstición, y los que impulsan hacia adelante al hombre renacentista que avanza imparable en su camino hasta llegar a lo que somos hoy en día. Este es el gran logro de Elkano, haber convertido una empresa comercial en una expedición que cambiará la concepción del mundo y la forma de pensar de la humanidad para siempre.

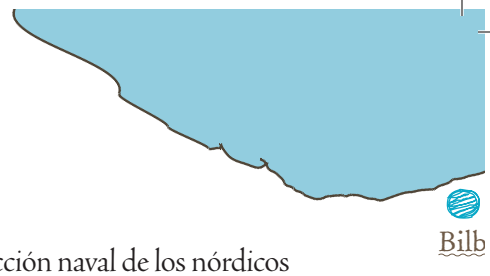


►A la llegada de la Victoria desembarcaron de la nao dieciocho tripulantes. De ellos cuatro eran vascos, dos andaluces, un gallego, un extremeño y un cántabro. De los extranjeros, cuatro eran griegos, dos portugueses, dos italianos y un francés. Aunque no habían dado la vuelta al mundo, también llegaron tres moluqueños. Los trece tripulantes hechos presos en Cabo Verde llegarán posteriormente, la mayoría un mes más tarde.

Vista de Sánlucar a comienzos del siglo XVI.



EL PAÍS VASCO.
MAR, BOSQUE, HIERRO.



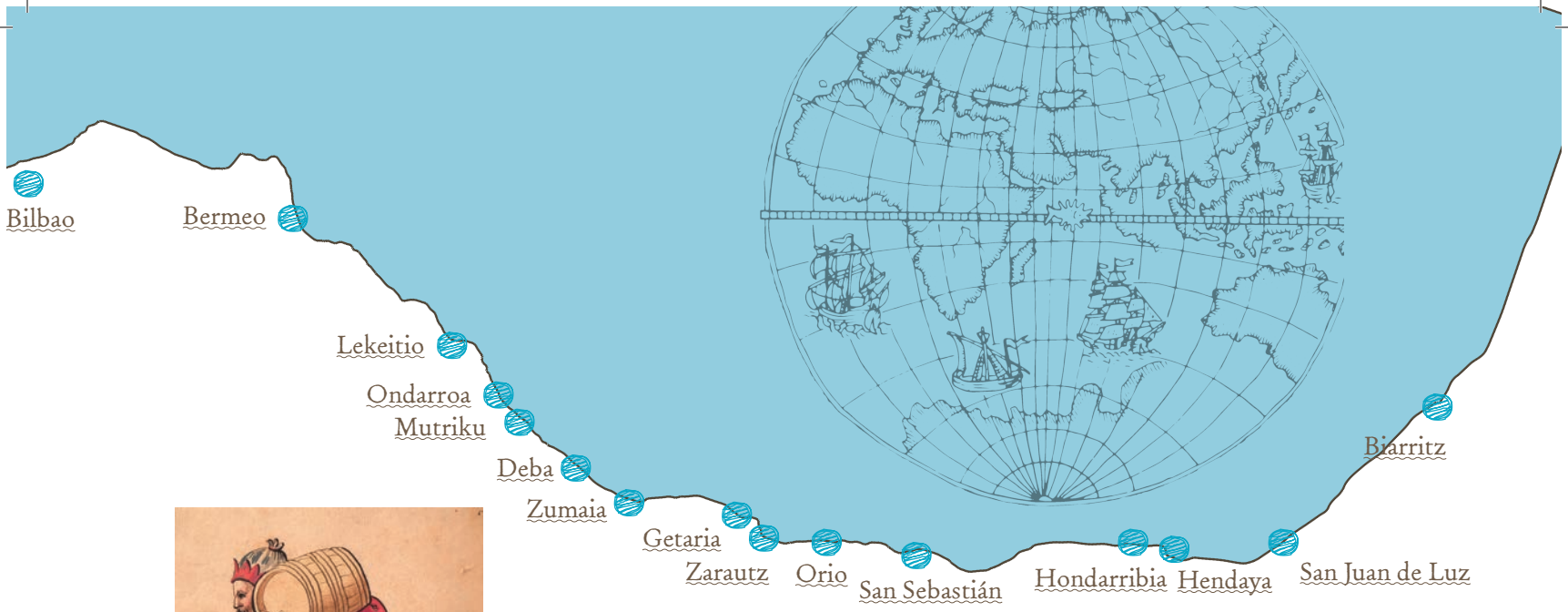
Mar Cantábrico, puerta abierta al mundo

Hace mil años, los habitantes de Euskal Herria, aprendieron nuevas técnicas de construcción naval de los nórdicos a través de los comerciantes normandos que acudían a Bayona. Y, a partir de entonces, el mar Cantábrico fue la puerta a través de la cual se abrieron al mundo. Su ámbito inicial de actuación fue la propia costa cantábrica, llegando a Laredo, Santander, Ribadeo, Ferrol o A Coruña. Desde aquí pasaron a Andalucía y Canarias por el sur, al Mediterráneo por el este, y a Francia, Inglaterra y Flandes por el norte. Les encontramos comerciando con sus naves en Palermo, Brujas, Londres, Bristol o La Rochela. A finales del siglo XV el descubrimiento de América les ofrecerá nuevas oportunidades.

La pesca, el transporte y el comercio pronto se convierten en actividades fundamentales. Como el territorio es deficitario en trigo hay que importarlo, en gran medida de Andalucía. Como contrapartida, el principal producto que las naos llevan en el viaje de ida es el hierro. También estas villas son la puerta de salida de la lana castellana hacia Flandes. A su regreso de los puertos del norte de Europa traen paños, armas, arenque, ámbar báltico, retablos y otros productos manufacturados.

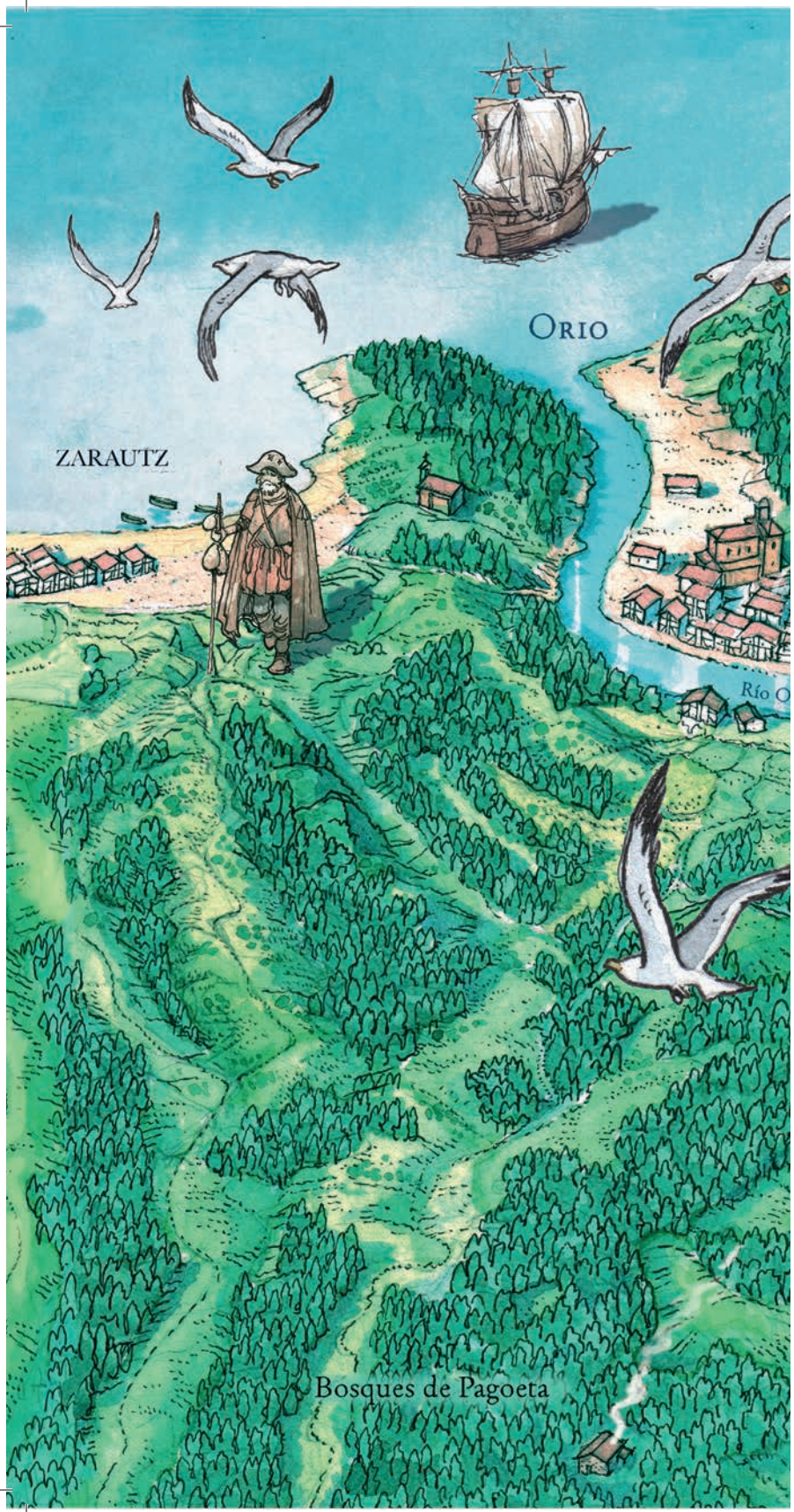
La Nao Victoria.

La Victoria fue la única nao de la expedición a la Especiería que dio la vuelta al mundo. Había sido embargada por 800 ducados (unos 300.000€ actuales), en septiembre de 1518, a Domingo de Apallua de Ondarroa (Bizkaia). Sin embargo, ese mismo mes, Apallua, afirmando que la nao había sido vendida en contra de su voluntad, otorgó un poder a su hijo Pedro de Arismendy para que reclamase a la Casa de la Contratación el dinero correspondiente a su valor real. La nao habría sido construida en Ondarroa o en la costa adyacente porque, habitualmente, los armadores solían construir sus embarcaciones en la propia villa donde residían o en las proximidades.



La vida de un marinero en el Cantábrico se iniciaba en la niñez pescando en las txalupas en el puerto y en sus alrededores. Posteriormente se embarcaban en pesqueros o en mercantes de cabotaje como grumetes, llamados itsasmutil o "txo" en euskera. Muchos permanecían en el entorno del golfo de Bizkaia durante toda su vida. Otros, en cambio, se adentraban en aguas del Atlántico, del Mediterráneo o partían hacia América. Con unos veinte años pasaban a la categoría de marineros. Unos pocos se convertían en contramaestres. Para ello había que saber leer y escribir. Las dos categorías superiores en una nao eran las de piloto y maestre. Estos últimos eran los capitanes de las embarcaciones mercantes y pesqueras. Pero no solo embarcaban marineros. También lo hacían carpinteros y calafates que constituían dos profesiones fundamentales tanto en la construcción como en el mantenimiento de las embarcaciones, estando además bien cualificados y retribuidos.

N
E
S
Zumaia
Getaria
Valle de Askizu
Río Urola
Monte Gárate
Caseríos de Elkano
Aizarnazabal



El Mar de Elkano

Las comunicaciones por tierra en la costa vasca eran complicadas. Transportar mercancías en una carreta de bueyes era un proceso lento y laborioso en el que había que subir y bajar montes, y cruzar o vadear ríos en condiciones precarias. Por ello, el mar se convirtió en la principal vía de comunicación y de transporte entre las villas costeras. La navegación era de cabotaje, sin perder de vista la tierra. Sin embargo, el mar Cantábrico con frecuencia se convertía en muy peligroso. Las tempestades y las galernas constituían un riesgo permanente. Fue en estas aguas y luchando contra una naturaleza salvaje donde Juan Sebastián se inició en el arte de navegar.

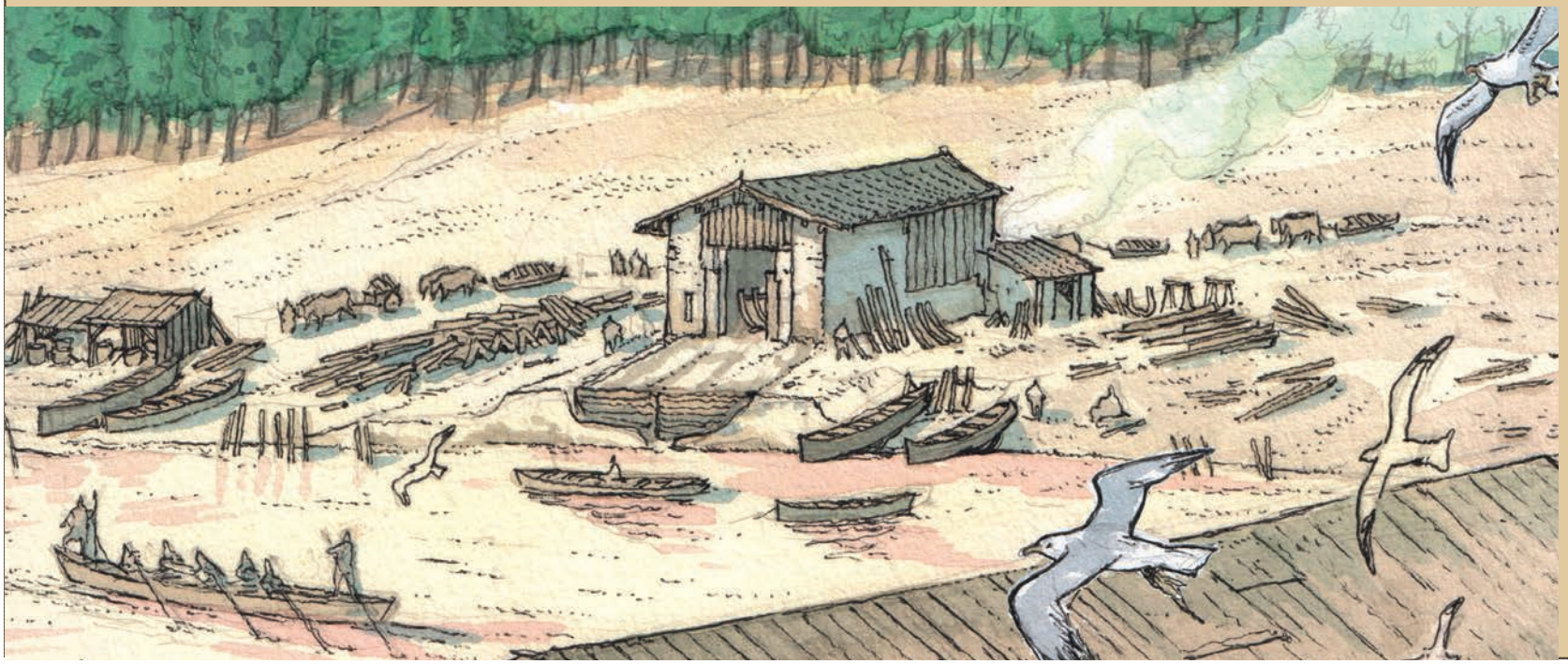
La Construcción Naval

La construcción de embarcaciones en el Cantábrico oriental fue una industria innovadora y de vanguardia desde los siglos finales de la Edad Media. Fueron hombres de estas costas quienes mejor supieron integrar los más eficientes elementos de las dos grandes tradiciones navales del continente, la mediterránea y la atlántica. Muy probablemente fueron ellos quienes desarrollaron el sistema de propulsión a vela que hizo posible la expansión oceánica, pasando de un único palo con una sola vela cuadrada a tres mástiles e incorporando la vela triangular latina en el de mesana para agilizar la maniobra.

Existen muchas razones de carácter técnico que explican este proceso, como la experiencia de los constructores de la cornisa cantábrica y en especial de los puertos de Euskal Herria, donde estaban mucho más desarrolladas la industria metalúrgica, las ferrerías y toda la pequeña industria que servía como talleres auxiliares y proveedores de la construcción naval. Además, había especialistas competentes entre los que se encontraban carpinteros y calafates. Como consecuencia de todo ello, la flota vasca del siglo XV se transformó en una de las más importantes de Europa en cuanto a volumen y características técnicas. Y, gracias a este desarrollo, los marinos de Gipuzkoa y Bizkaia tuvieron un papel protagonista en la gran expansión oceánica.

Las naos de la armada de la Especiería.

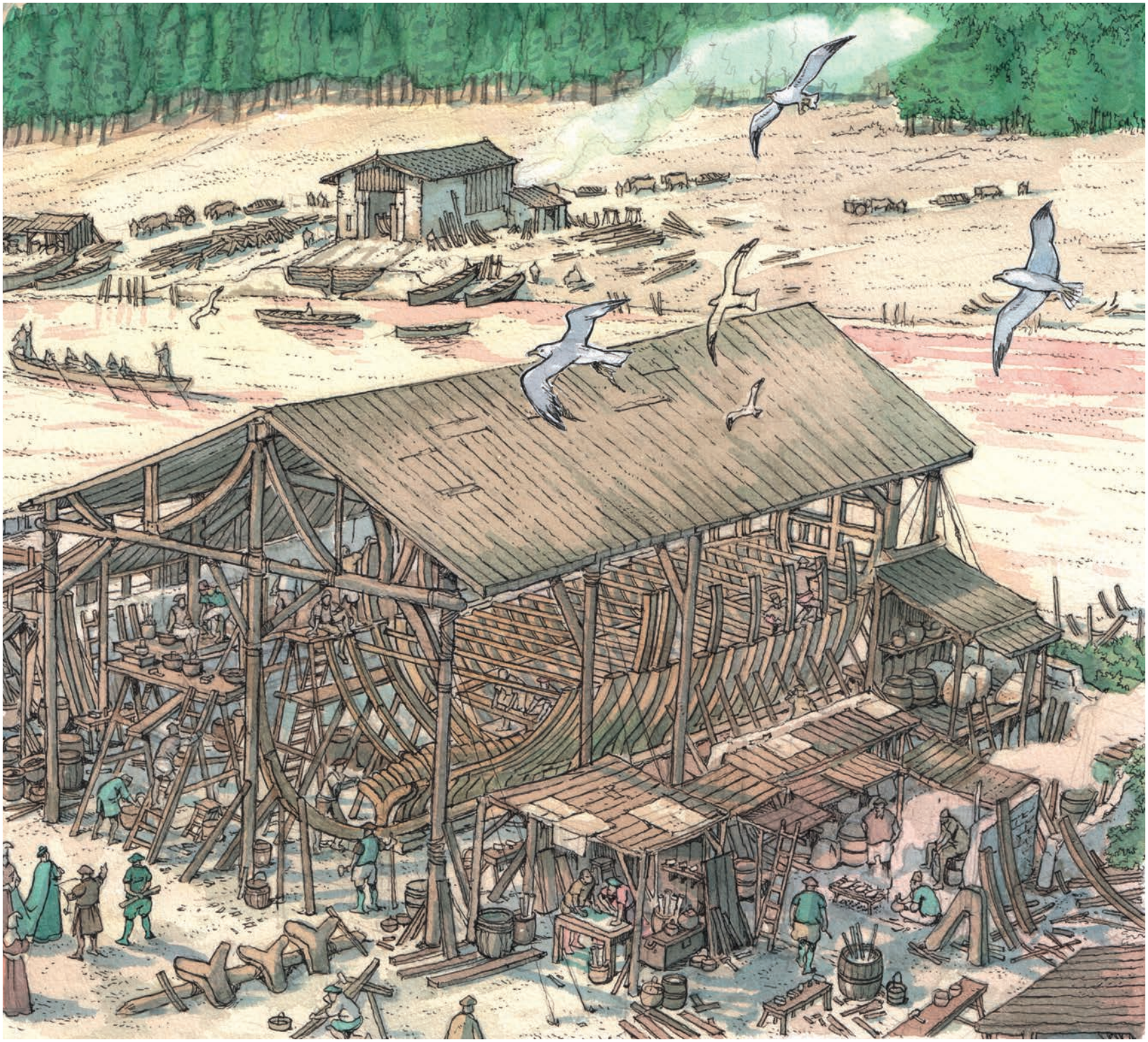
De las cinco naos de la armada de Magallanes tres provenían de Bizkaia. La San Antonio, cuyo nombre original era Santa María, tenía 120 toneles de capacidad, y fue embargada a Diego de Asua de Erandio (Bizkaia) por 330.000 maravedís (equivalentes a unos 330.000€ actuales). La Victoria, llamada originalmente Santa María, de 85 toneles, se embargó a Domingo de Apallua de Ondarroa (Bizkaia) pagándose 300.000 maravedís. La Trinidad, de nombre Santa Catalina de Siena, de 110 toneles, fue comprada a Nicolás de Artieta de Lekeitio (Bizkaia) por 270.000 maravedís. La Concepción, de 90 toneles, provenía de Galicia y costó 228.750 maravedís. Por la Santiago, de 75 toneles, denominada "bretona", se pagaron 187.500 maravedís.



▲Con frecuencia los astilleros consistían en instalaciones temporales sencillas que se montaban y desmontaban dependiendo de los pedidos existentes. Sin embargo, hubo zonas en las que los astilleros y sus industrias auxiliares se fueron consolidando, como ocurrió en la ría del Nervión. Desde el actual puente de San Antón en Bilbao hasta Portugalete había una sucesión ininterrumpida de gradas, playas y fábricas.

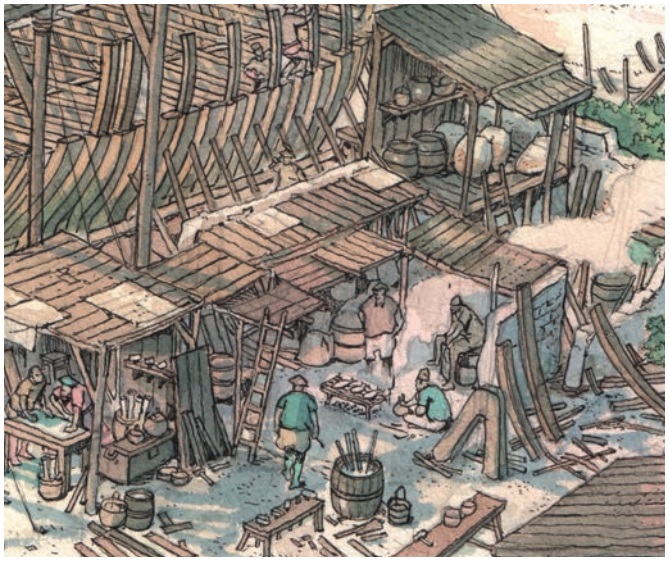
◄Maqueta nao San Juan

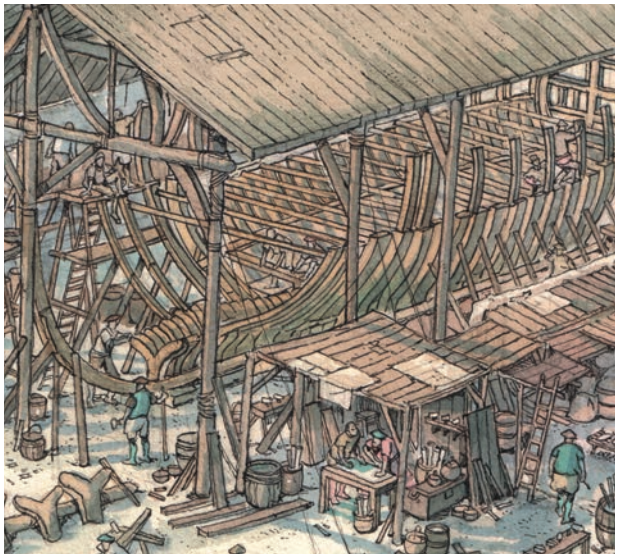
◄Albaola, la Factoría Marítima Vasca ubicada en Pasai San Pedro, tiene como actividad principal la construcción de embarcaciones históricas. En la actualidad se está construyendo la réplica del ballenero San Juan que, en 1565, tras viajar a Terranova, se hundió en Red Bay, (Canadá). Fue encontrado en 1978 a diez metros de profundidad en un excelente estado de conservación. Durante seis años, se sacaron y registraron todas las piezas del barco, dejándose tras ello el pecio bajo el agua. En 2015 la UNESCO ha otorgado su patrocinio al ballenero San Juan.
Fotografías: albaola.com



▲Para abastecer a los astilleros de madera y otros productos, así como de alimentos para personas y animales, era necesaria una enorme logística formada por incontables carretas y trineos tirados por bueyes. ▼En ocasiones, las mujeres de las grandes familias de armadores ejercian la labor de dirección y control de los negocios del mar.

▲En los astilleros se diseñaban y construían las pequeñas embarcaciones, mientras que las piezas de las mayores, venían ya desbastadas y con la forma precisa desde los bosques.
▼Las parrillas se utilizaban para cocinar tanto en tierra como en el mar. Juan Sebastián Elkano dejó varias parrillas en su testamento.





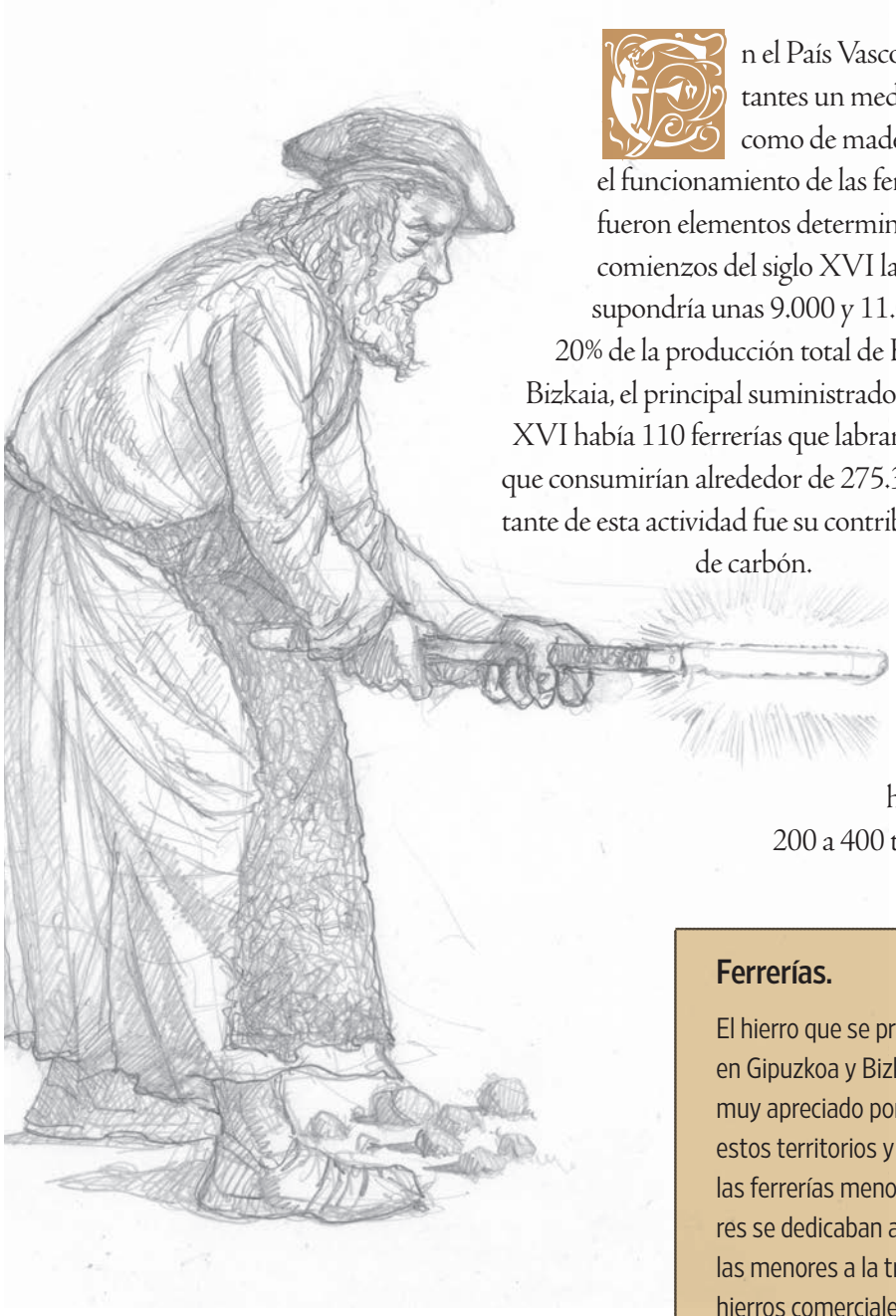
▲La construcción del barco se iniciaba bajo cubiertas de madera que protegían a los hombres de las inclemencias del tiempo. ▼Sin embargo una vez finalizada la última cubierta, la arboladura y demás elementos se remataban estando la embarcación a flote en la ría, lo que permitía empezar otro nuevo barco, optimizando la producción del astillero.

El Astillero vasco

Los astilleros se construyeron en lugares a los que los materiales podían ser transportados fácilmente y que reunían las condiciones necesarias para la construcción, como un piso llano y firme para almacenar la madera y construir las naves. Pero también debían de estar situados de tal forma que la botadura de las embarcaciones se pudiera efectuar con cierta seguridad.

Hasta bien avanzado el siglo XVI, los astilleros de Zumaia, Deba y Mutriku fueron los principales centros de construcción de navíos de Gipuzkoa. Zumaia contó cuando menos con once. En Bizkaia, hubo dos polos de desarrollo naval: las márgenes del Nervión y los puertos mayores (Lekeitio, Bermeo y Ondarroa). A partir del siglo XV, Bilbao se convirtió en el centro de la construcción naval vizcaína.

Hierro, el corazón de la Tierra

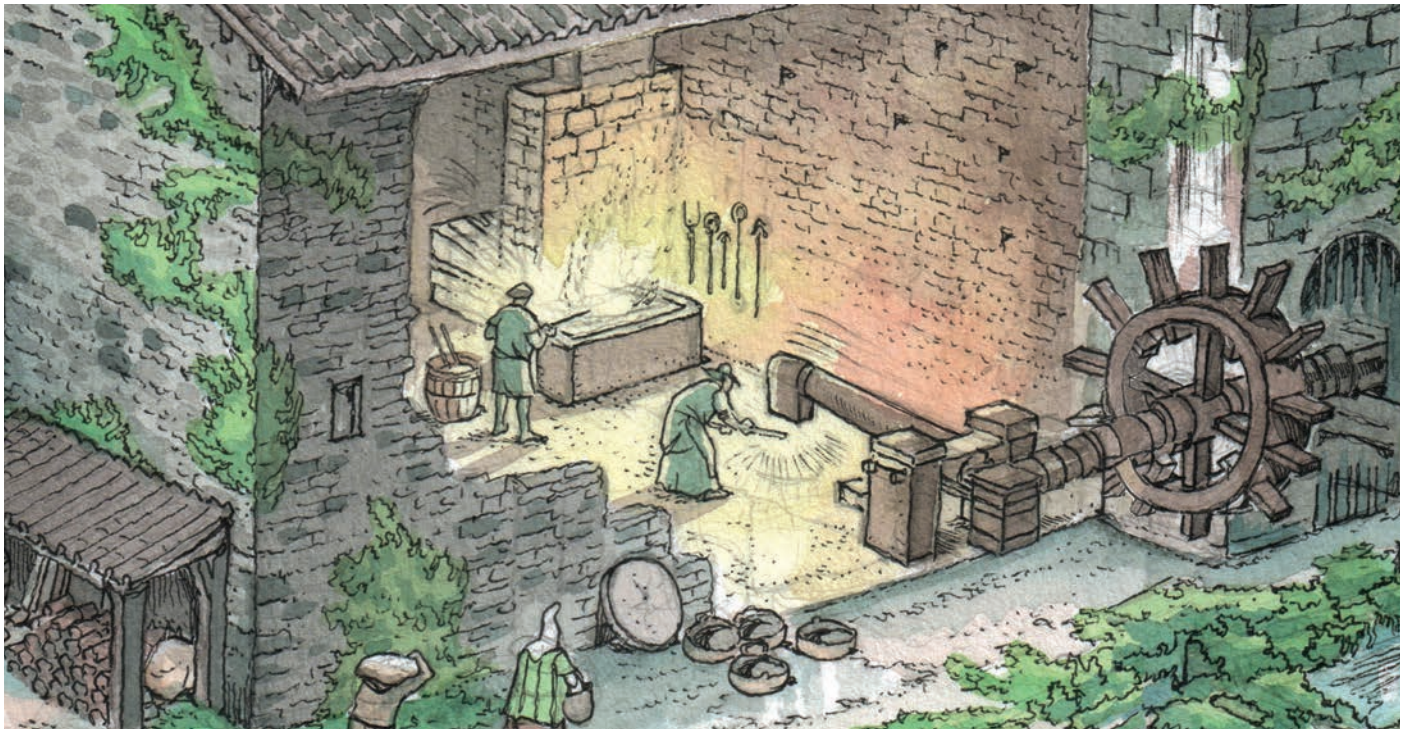


En el País Vasco la explotación de hierro ha constituido para sus habitantes un medio de vida tradicional. La abundancia de este mineral, así como de madera para la producción de carbón vegetal, necesario para el funcionamiento de las ferrerías, junto con una numerosa y eficaz mano de obra, fueron elementos determinantes para el desarrollo de esta actividad económica. A comienzos del siglo XVI la producción de las ferrerías guipuzcoanas y vizcaínas supondría unas 9.000 y 11.000 toneladas anuales de hierro, lo que constituiría el 20% de la producción total de Europa Occidental, siendo las minas de Somorrostro, en Bizkaia, el principal suministrador del mineral. Solo en Gipuzkoa, a comienzos del siglo XVI había 110 ferrerías que labrarían una media de 1.250 quintales (57.500 kg) al año y que consumirían alrededor de 275.330 millones de kg de carbón. Una consecuencia importante de esta actividad fue su contribución a la deforestación debido a este enorme consumo de carbón.

Una gran parte de esta producción estaba destinada a la exportación y el resto a la construcción de elementos esenciales de la industria naval y de las armas. Bilbao destacó en la producción de anclas. No es baladí el hecho que de las mayores anclas para embarcaciones de 200 a 400 toneladas pesasen entre 500 y 700 kgs.

Ferrerías.

El hierro que se producía en las ferrerías hizo que la principal actividad industrial en Gipuzkoa y Bizkaia fuera la siderometalúrgica. La industria del hierro, que era muy apreciado por su calidad, vivió un auténtico auge en los siglos XV y XVI en estos territorios y en el norte de Navarra. A comienzos del siglo XVI aparecieron las ferrerías menores, produciéndose una división del trabajo. Las ferrerías mayores se dedicaban a la reducción del material y a la elaboración primaria del hierro y las menores a la transformación del producto primario, salido de las anteriores, en hierros comerciales y manufacturados.



▲Cada ferrería ocupaba entre 25 y 30 hombres, lo que suponía que más de 5.000 trabajadores desarrollaban su actividad en ellas. Considerando que la mayoría estaban casados y cada familia estaba compuesta por unos cinco miembros, podemos concluir que unas 25.000 personas vivirían directa o indirectamente de las ferrerías. Es decir, al menos el 20% de la población.

▲Piezas de hierro de un barco.

Uno de los principales clientes del sector metalúrgico, cuando menos desde el siglo XV, fue la industria de la construcción naval, que demandaba fundamentalmente tres tipos de elementos: artillería y municiones, clavos y anclas. De alguna manera, la historia de la siderurgia vasca es paralela a la de la navegación. En la imagen, pieza artillera del siglo XVI del museo San Telmo en San Sebastián.

Las Ferrerias Vascas

En Euskal Herria hubo dos tipos principales de ferrerías. Las más antiguas fueron las llamadas ferrerías de monte o haizeolak. La ventilación se conseguía mediante el tiro de la chimenea producido por el viento, o por fuelles movidos a mano. Los mazos eran manejados por los hombres. Habitualmente estaban emplazadas en el monte, cerca de yacimientos mineros y de bosques de donde se podían obtener carbón vegetal y leña.

A finales del siglo XIII aparecen las ferrerías hidráulicas que utilizaban la fuerza del agua para producir ventilación forzada y mover los mazos. Por ello se construían junto a ríos y arroyos. Sin embargo, no es hasta mediados del siglo XV cuando encontramos arraigada esta técnica. Como consecuencia, las ferrerías de monte fueron desapareciendo poco a poco.

Los Bosques Vascos, madera para cruzar el mundo

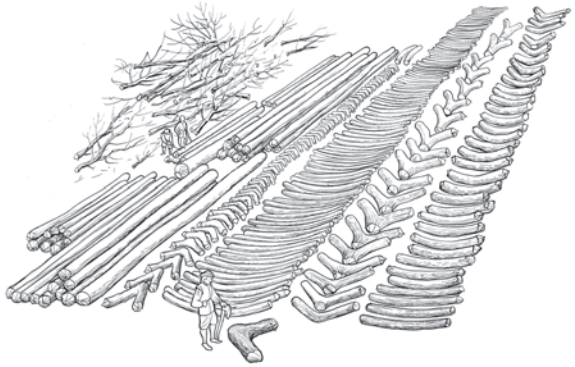
Euskal Herria fue históricamente un territorio muy rico en bosques de tipo atlántico, compuestos principalmente por robles, castaños, hayas, avellanos y otras especies. La madera que se obtenía servía no solo para construir naves, sino también para su utilización en las ferrerías una vez transformada en carbón, así como para construcción de viviendas y aperos.

La Carrera de Indias se surtió primordialmente de barcos cantábricos y un elevado porcentaje de las embarcaciones que, entre 1520 y 1580, navegaron entre Sevilla y América eran de construcción vasca. La razón era la necesidad de fabricar naves cuyo casco pudiera resistir en el tiempo el ataque del molusco conocido como "broma". La diferencia de calidad entre la madera procedente de los bosques del norte, más fuerte y resistente a los agentes exteriores, y la del sur, menos apropiada para determinadas partes de la construcción naval, justificaba estas medidas. Las especies que más se usaron en la construcción fueron el roble y el haya, y en menor medida el sauce, el fresno o el aliso.

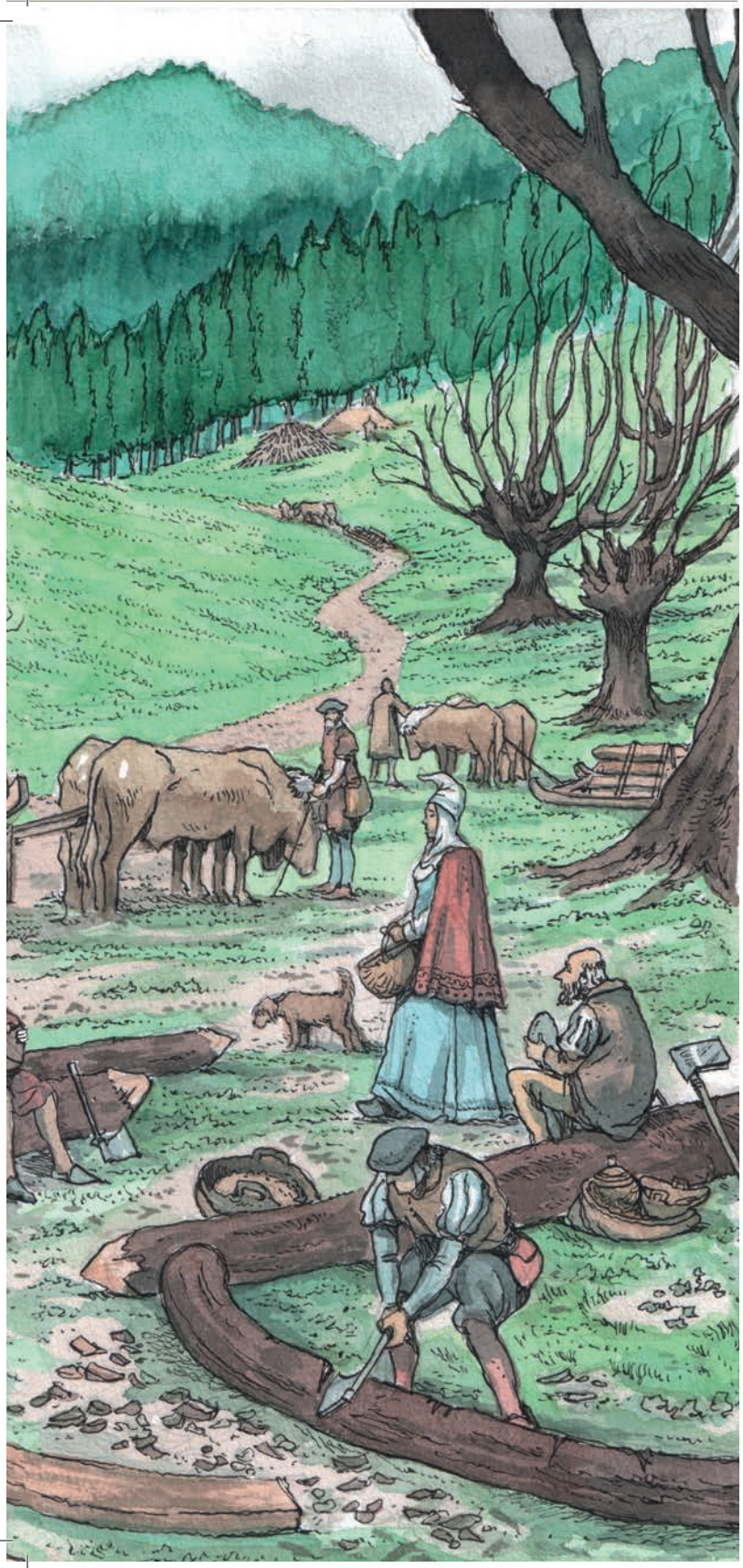
Como consecuencia de la enorme demanda de madera en el siglo XV por parte de las ferrerías y de los astilleros, dos problemas se fueron intensificando a lo largo del siglo XVI: la escasez de madera y la deforestación de algunos montes. Por ello, las instituciones impulsaron políticas de reforestación, así como limitaciones de la tala en bosques comunales.

Bosques.
La explotación de los bosques ha sido fundamental para la economía vasca desde mediados de la Edad Media. Del bosque se obtenía alimento (castañas), pasto para el ganado, y madera para hacer carbón. También se utilizaba la madera como combustible en las cocinas de los caseríos, para fabricar herramientas, muebles y otros utensilios, así como para construir casas, carros y embarcaciones. Para conseguir una mayor durabilidad y calidad de las maderas, los árboles se cortaban en los cuartos menguantes de los meses de noviembre, diciembre y enero de cada año.

▲Los astilleros se abastecieron fundamentalmente con maderas procedentes de bosques próximos, y muy especialmente de aquéllos que estaban en su misma jurisdicción. Con ello obtenían un importante ahorro económico y evitaban las dificultades derivadas de los acarreos y largos y dificultosos transportes de aquellas enormes piezas.



◄Algunas de las piezas de madera principales de las embarcaciones se labraban en el mismo bosque y posteriormente se llevaban a los astilleros. Otras, como los tablones de gran tamaño, se trasladaban desde los montes hasta los ríos navegables en carros movidos por bueyes.
Ilustraciones de Mikel Leoz, (albaola.com).



El Bosque Guiado

El roble era una de las maderas fundamentales usadas en la construcción de embarcaciones. Se utilizaban robles rectos y curvos (corvos). De los primeros se obtenían las tablas y de los robles corvos provenían otras piezas como las varengas (piezas curvas que se colocan atravesadas perpendicularmente o de babor a estribor sobre la quilla). La veta de la madera debía seguir la forma de la pieza para que ésta tuviera la máxima resistencia.

Los carpinteros iban al bosque con las plantillas de las piezas a buscar los robles corvos que necesitaban. No era fácil obtener las formas que se precisaban, ya que debían tener unas características muy concretas y su tamaño solía ser frecuentemente grande.

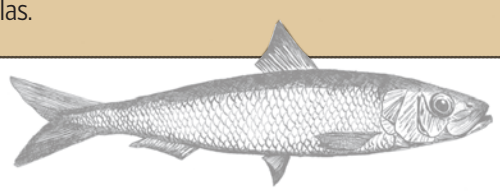
La Pesca, el tesoro del Mar

En la época que vivió Elkano el gran consumo de pescado en el País Vasco se debía a los muchos kilómetros de costa que lo proporcionaban en gran cantidad, pero también a las prohibiciones de la Iglesia, puesto que a lo largo del año había 140 a 150 días de abstinencia, vigilia o cuaresma en los que no se podía comer carne. La variedad de pescados que se consumía era muy grande destacando las sardinas. Los que no acudían al mar o a los ríos para abastecerse directamente de pescado podían adquirirlo en los puestos de pescado que había en las villas. Los pescadores estaban obligados a llevarlo a las villas y venderlo allí públicamente en las plazas y lugares señalados.

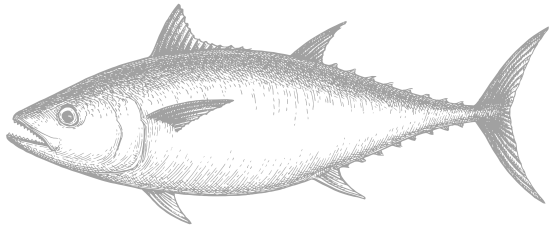
Dentro de la actividad relacionada con la pesca el papel de la mujer era fundamental ya que llevaba a cabo multitud de trabajos. Las regateras, que vendían pescado al por menor, iban hasta las barcas a coger el pescado en cestas y después lo vendían en las villas y aldeas cercanas. Otra imagen habitual en los puertos eran las rederas que trabajaban a pie de muelle, a la intemperie, y muchas veces en posturas forzadas, confeccionando o reparando las redes. También aparecen como peones en la documentación de las obras que se realizaron en los muelles, siempre con sueldos más bajos que los hombres.

Especies de pesca.

Dentro de la enorme variedad de pescados que se capturaba a finales de la Edad Media en la pesca de bajura, dos de las especies más productivas eran el besugo, que se pescaba con cuerdas con varias docenas de anzuelos, y la sardina, en la que se utilizaban redes de gran extensión. El besugo se cogía en período invernal a una distancia de entre cuatro y seis leguas (25 km) de la costa. La temporada de la sardina empezaba en junio y concluía en octubre o noviembre. Los pescadores localizaban los bancos de sardinas por la observación de las aves marinas que revoloteaban sobre las aguas tratando de alimentarse de ellas.



▲La pesca de altura era muy diferente a la de bajura ya que se hacía en barcos más grandes y con más tripulantes. Además, los hombres permanecían fuera de casa cinco o seis meses. En el Atlántico continental se realizaba en Irlanda, el sudoeste de Inglaterra y el Cantábrico central y occidental. En Inglaterra se pescaban sardinas y en Irlanda merluza, congrio, arenque y sardinas. Fueron expediciones precursoras de las bacaladeras y balleneras a Terranova.



◄**Salazón, metodos de conservación.**

La salazón era uno de los métodos de conservación del pescado y consistía en la inmersión del pescado en sal o salmuera, colocándose posteriormente en barriles en capas con un poco de sal. El proceso finalizaba al aplicarse una presión uniforme que facilitaba la eliminación de líquido y la estanqueidad del recipiente. Se utilizaba en pescados grasos y de menor tamaño como la sardina o la anchoa.

El Puerto Pesquero

En los puertos pesqueros la mayor actividad correspondía a la pesca de bajura. Al amanecer los pescadores preparaban las txalupas, las artes de pesca y el cebo, y las embarcaciones salían a pescar generalmente juntas tras haber recibido las indicaciones de los atalayeros. La mayor parte de los hombres faenaba en las proximidades de la costa, de manera que al anochecer retornaban al puerto.

Cuando el barco se amarraba, cada pescador salía de la embarcación llevando su propio cesto en el que, además de sus aparejos de pesca, cargaba algunas piezas de pescado. El resto se entregaba a los responsables de la venta en el puerto. El pescado se destinaba en primer lugar al abastecimiento de la población.

La caza de ballenas

◄Dintel alusivo a la caza de ballenas en la localidad de Zarautz.

A lo largo de la Edad Media los habitantes del litoral vasco se especializaron en la caza de ballenas que practicaban a la vista de sus puertos. Era una actividad peligrosa que se realizaba entre octubre y marzo, cuando las migraciones anuales de estos cetáceos les llevaban desde las aguas de Groenlandia, Islandia y Noruega, donde pasaban el verano, hasta la zona comprendida entre el golfo de Bizkaia y el noroeste de Africa donde invernaban. La ballena franca, también llamada ballena de los vascos, era la favorita de los balleneros por ser bastante lenta y poco agresiva, podían acercarse a ella con pequeñas embarcaciones y, sobre todo, porque una vez muerta flotaba. Estas ballenas medían unos 15 metros y pesaban alrededor de 60 toneladas.

La última ballena fue capturada en Euskal Herria el 14 de mayo de 1901 en Orio. La cazaron entre cinco chalupas con un total de 55 hombres. Veinte años antes, en 1878, se había cogido otra con una curiosa historia. Fue interceptada por varios barcos de Getaria y Zarautz y uno de Orio. La ballena fue arponeada y muerta desde una embarcación de Getaria pero en la zona en línea costera con Zarautz. El desacuerdo acabó en un juicio, pero la ballena se pudrió antes de que se resolviera. Su esqueleto se encuentra en el Aquarium de San Sebastián.

Sello medieval ballenero de Hondarribia.►

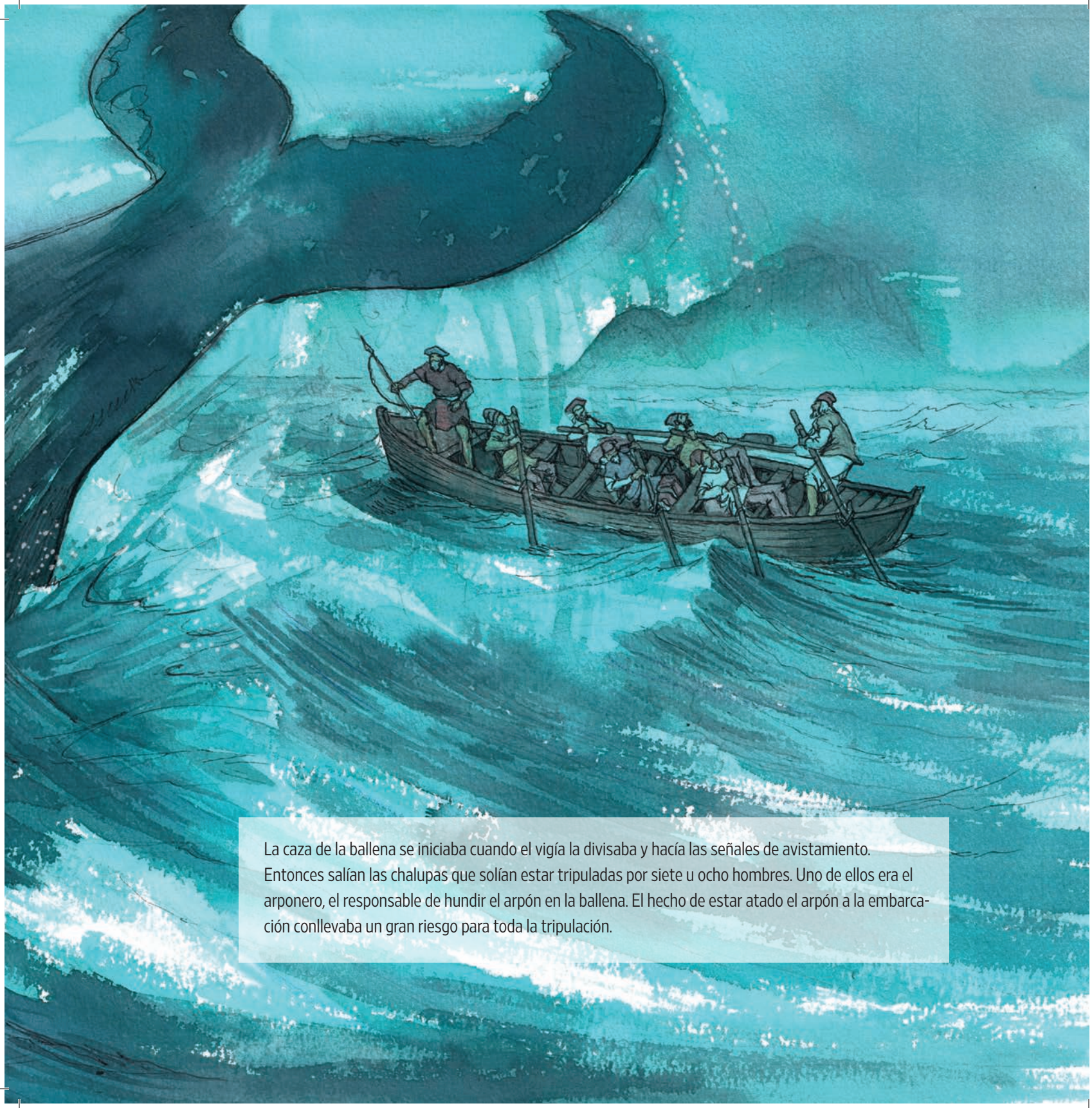
Villas con ballenas en sus escudos.

Hondarribia, Getaria, Mutriku, Lekeitio, Bermeo o Zarautz, entre otras villas del Golfo de Bizkaia, destacaron en la caza de la ballena. En todos los puertos de Gipuzkoa y Bizkaia, desde Hondarribia hasta Plentzia, había, por lo menos, media docena de pequeños barcos balleneros. Por ello, muchas poblaciones tienen una ballena en el escudo que se creaba al fundarse la villa. Hay casos, como el de Zarautz, en el que el escudo con la ballena precede a la creación de la villa.

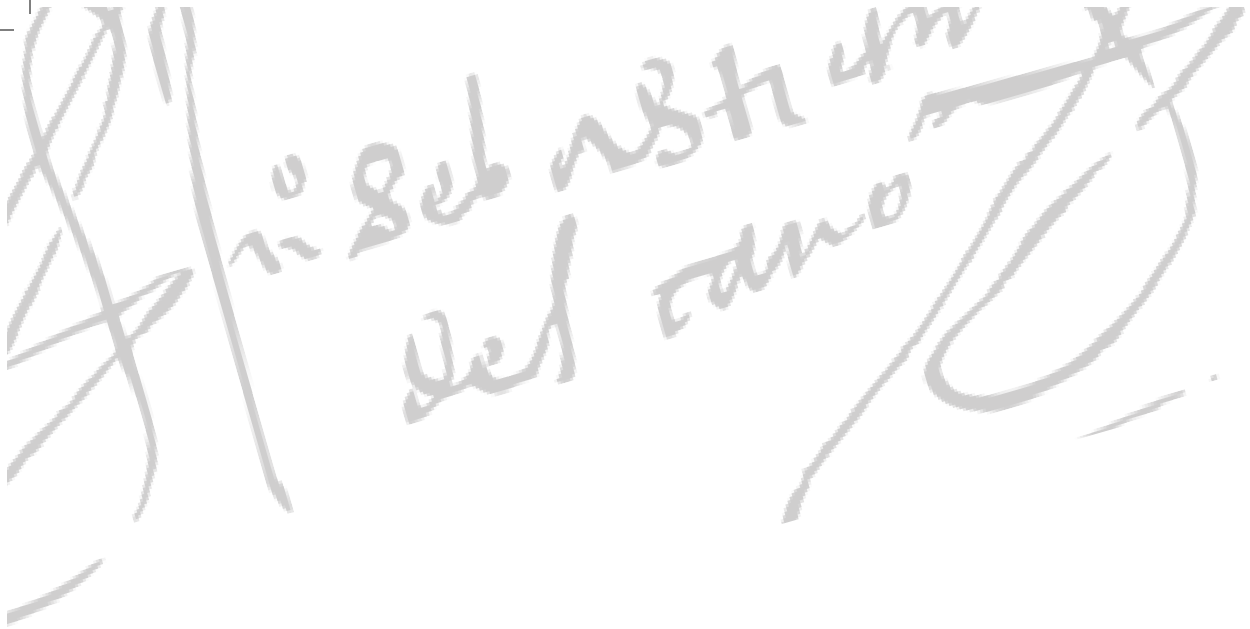
▲El progresivo alejamiento de las ballenas de la costa empujó a los marinos vascos a zonas lejanas. Una de ellas fue la de Labrador y Terranova, en Canadá. Los dos primeros viajes conocidos dirigidos a la caza de ballenas datan de 1530 y 1531. El primero provenía de Iparralde y fue realizado por la nao Catherine de Urtubie. El segundo le correspondió a la Trinidad de Mutriku.

El esqueleto de una de las últimas ballenas capturadas, en 1878, se conserva en Aquarium.▼

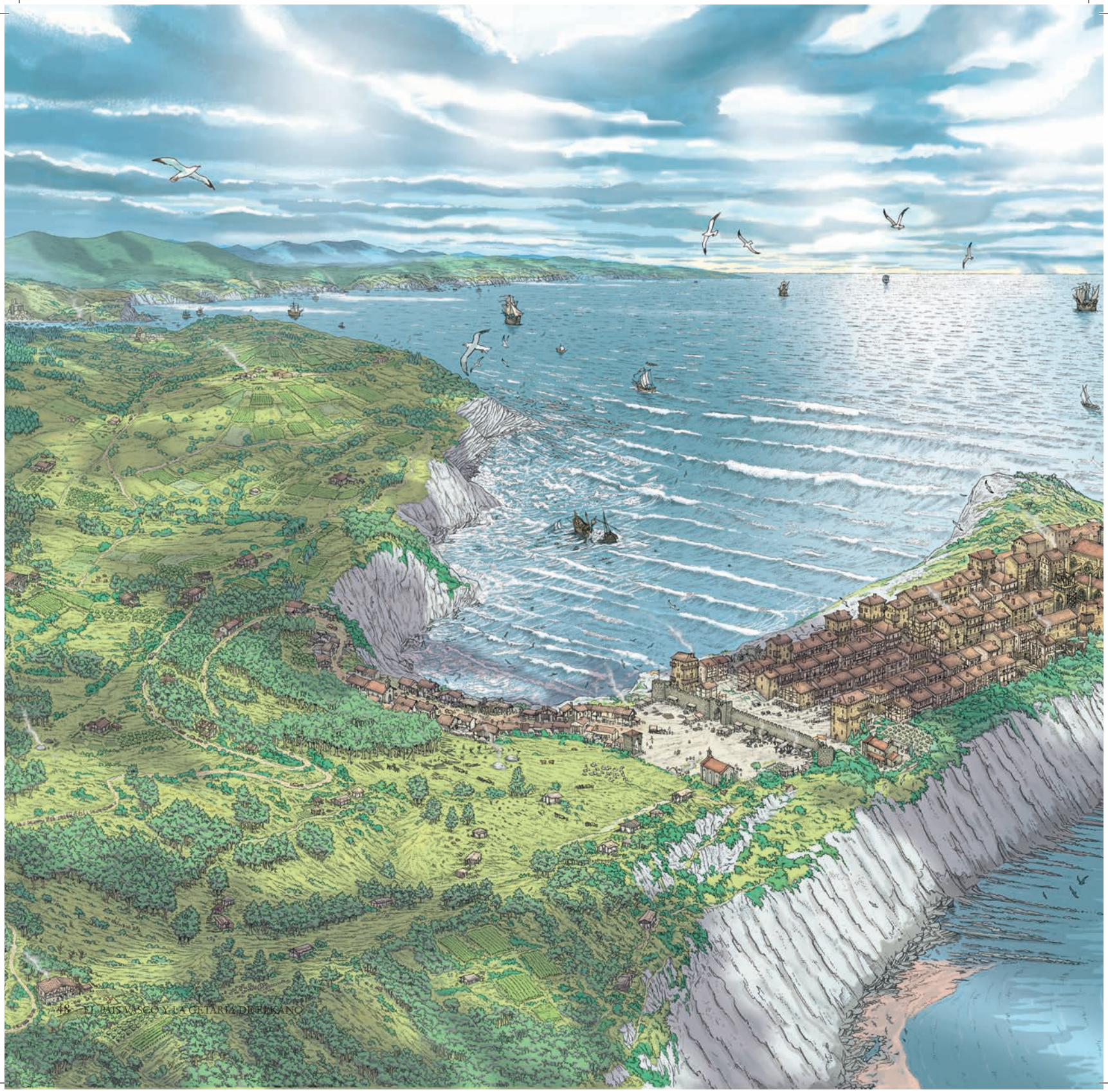
◄**Aceite de ballena**. De la ballena se extraían grandes cantidades de carne, barbas y grasa de la que se extraía el preciado saín o aceite de ballena. Este último se utilizaba en Europa para el alumbrado, la industria pañera y otros procesos manufactureros. Se exportaba a Castilla, Francia, Inglaterra y Flandes, alcanzando un precio muy alto. Hacia 1528 una ballena se vendía a unos 100 ducados (unos 37.500 €).

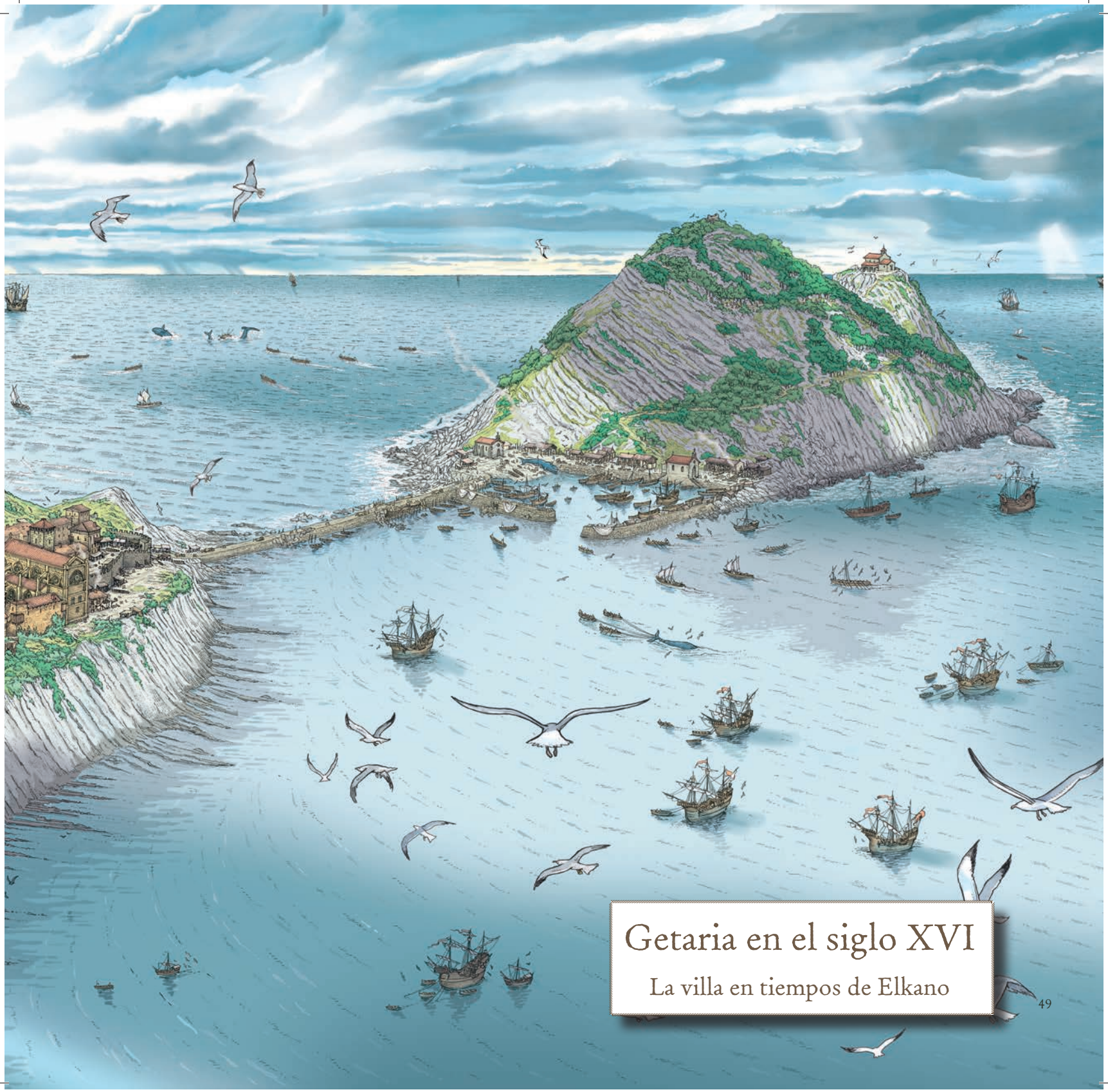


La caza de la ballena se iniciaba cuando el vigía la divisaba y hacía las señales de avistamiento. Entonces salían las chalupas que solían estar tripuladas por siete u ocho hombres. Uno de ellos era el arponero, el responsable de hundir el arpón en la ballena. El hecho de estar atado el arpón a la embarcación conllevaba un gran riesgo para toda la tripulación.



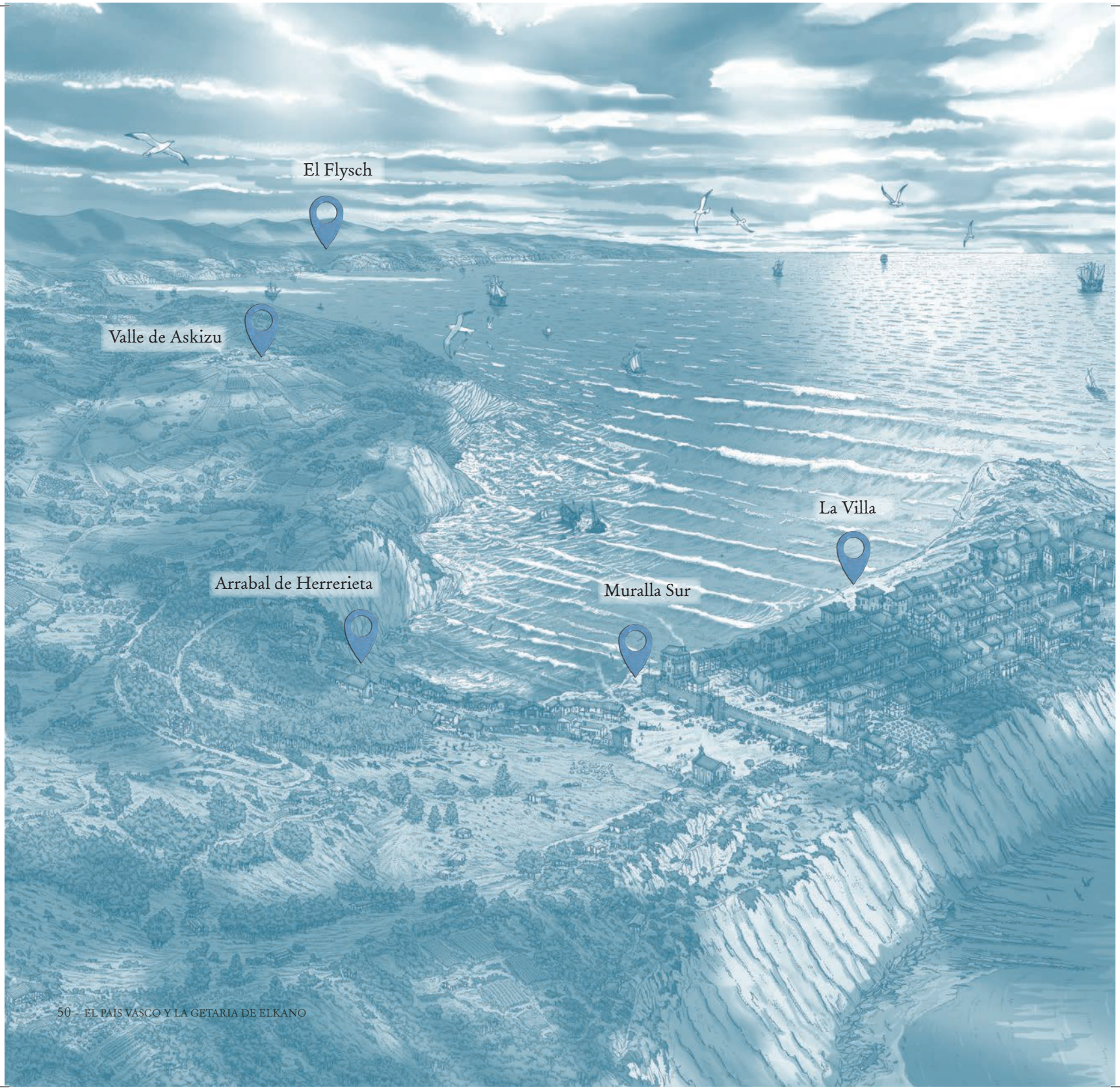
GETARIA,
LA ATALAYA.

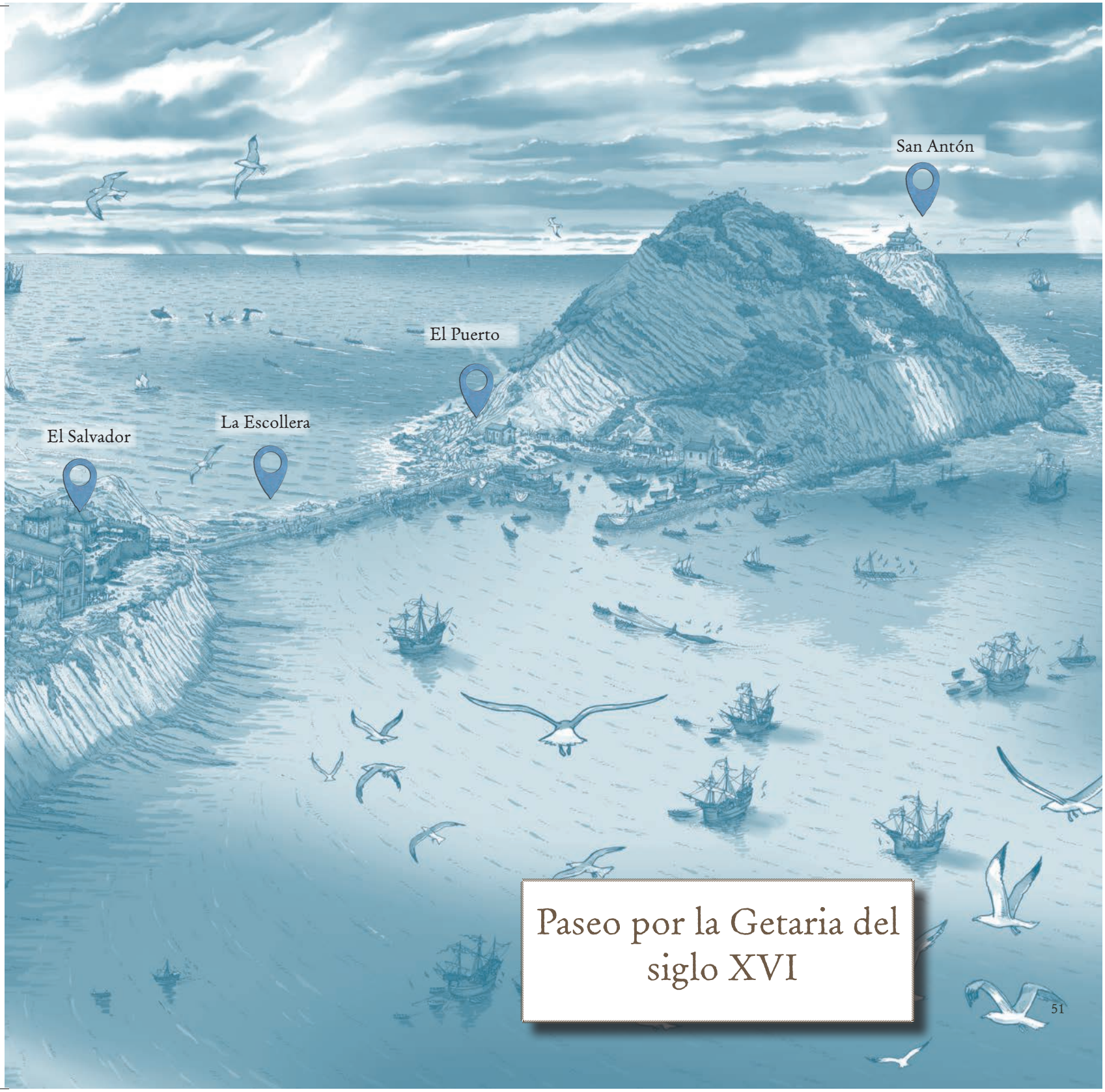




Getaria en el siglo XVI

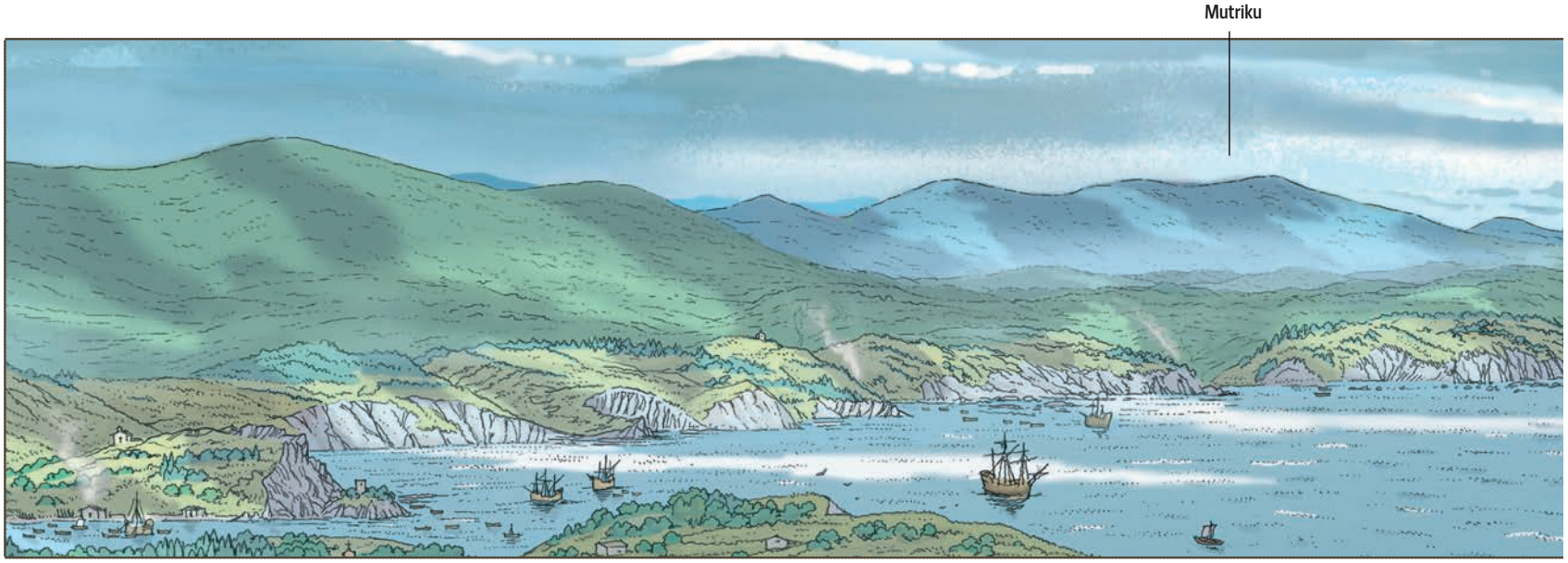
La villa en tiempos de Elkano


El Flysch
Valle de Askizu
La Villa
Arrabal de Herrerieta
Muralla Sur



Paseo por la Getaria del siglo XVI

El Flysch. Hacia Getaria entre acantilados

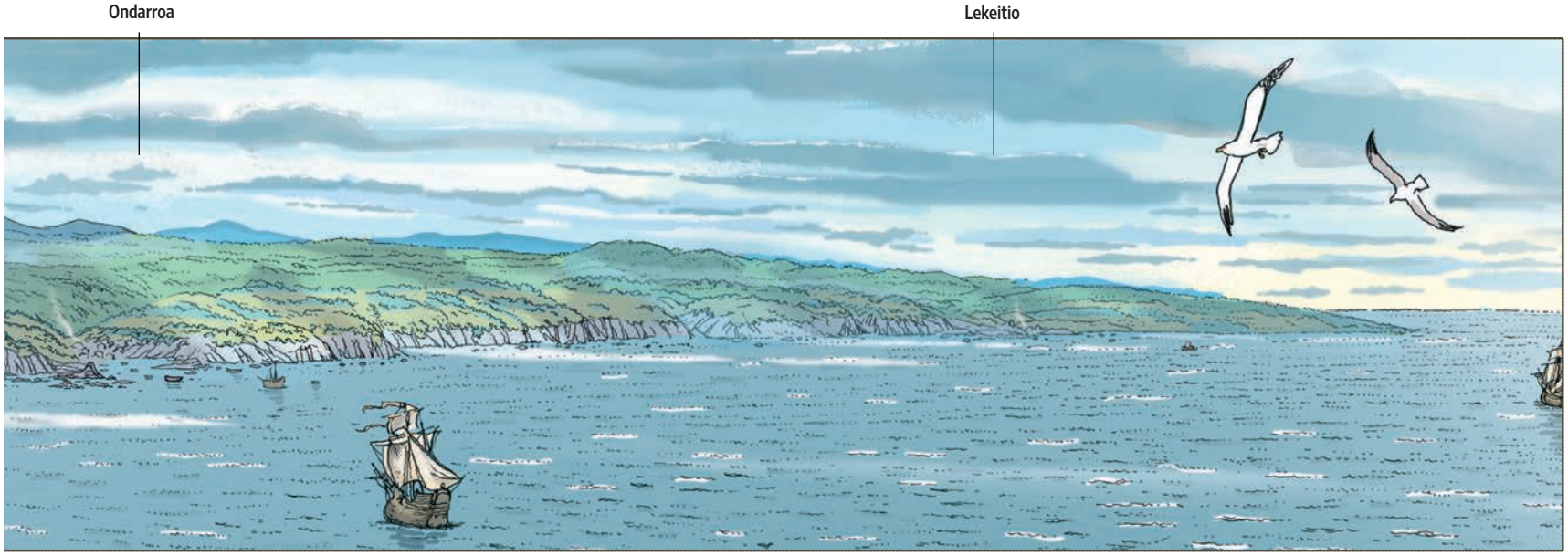


▲Zumaia.
En esta época los astilleros de Zumaia, once en total, eran uno de los principales centros de construcción de embarcaciones de Gipuzkoa.

▲Deba.
Era el puerto donde embarcaba la producción metalúrgica del valle del Deba, entre las que destacaban las armas blancas y las armas de fuego.

Cuando las naos de Getaria partían hacia Lisboa, Sevilla, el Mediterráneo o América, las últimas imágenes que aquellos marineros llevaban grabadas en su retina eran los espectaculares y característicos acantilados situados entre Zumaia, Deba y Mutriku. A su vuelta, después de meses o años de navegación, eran también los que les indicaban que ya estaban de nuevo en casa.

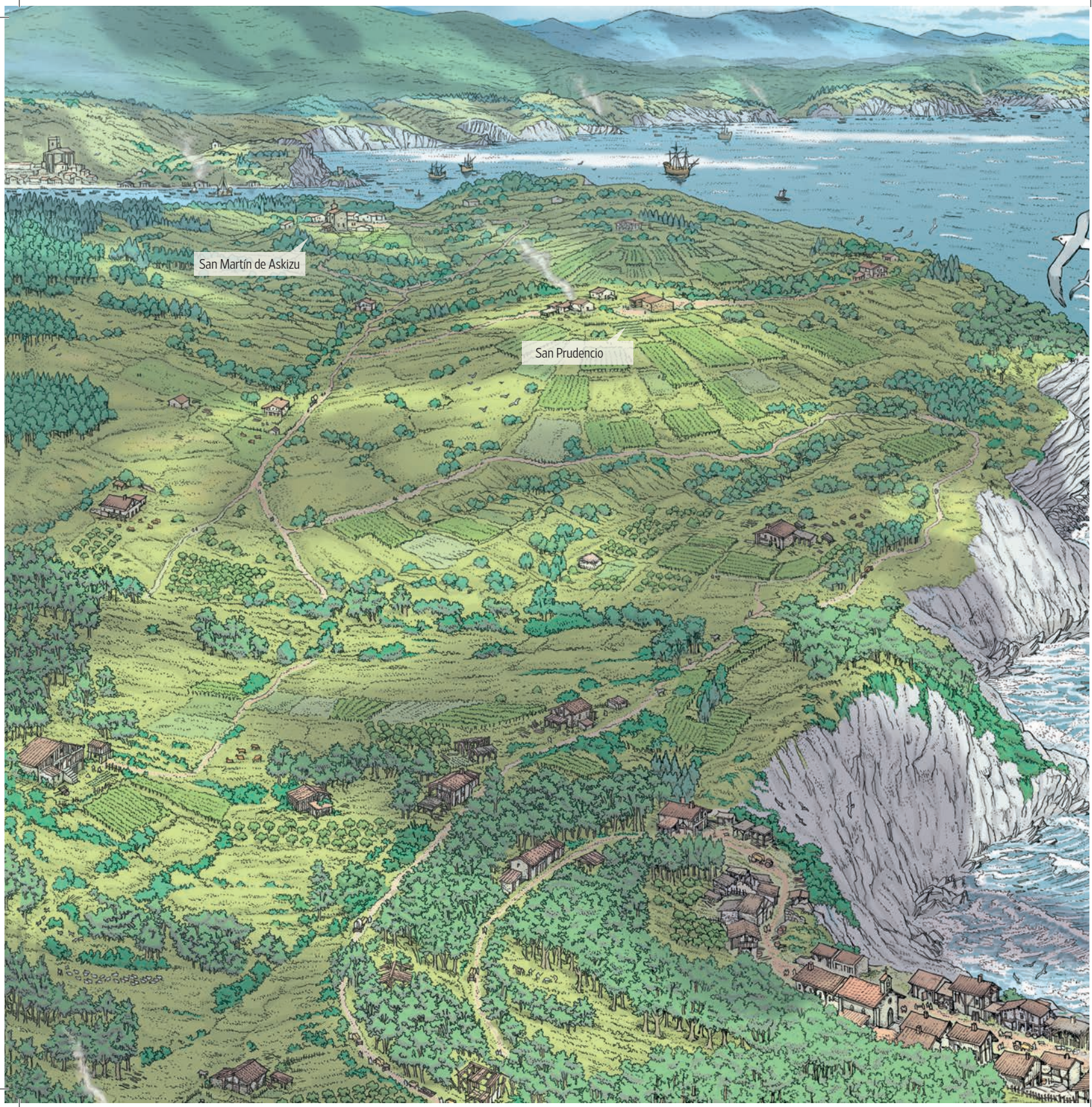
Hoy en día esta zona recibe el nombre de flysch, término que proviene del alemán que significa fluir o deslizar. El flysch se extiende a lo largo de varios kilómetros y está formado por una serie de acantilados que el mar ha ido moldeando durante más de sesenta millones de años. Está compuesto por capas que alternan materias duras y blandas que fueron sedimentando en el fondo del mar. Hace cuarenta millones de años empezaron a levantarse y desde hace veinte están en la posición que las vemos actualmente dejando impresionantes paredes verticales que constituyen uno de los mayores fenómenos geológicos del mundo. Tanto hoy en día como hace 500 años la visión de estas paredes desde el mar constituye un espectáculo único.



▲**Mutriku.**
A partir de la tercera década del siglo XVI, desde esta villa salían cada año expediciones hacia Terranova para pescar bacalao y cazar ballenas.

▲**Costa de Bizkaia**.
De Ondarroa provenía la nao Victoria, de Lekeitio la Trinidad, y de Bermeo siete tripulantes de la expedición a las Molucas.

GEOLOGIA. Al alternar en el flysch las capas de rocas duras (calizas, pizarras o areniscas) y las de materiales blandos (margas y arcillas), la erosión fue desgastando más fácilmente las capas blandas, dejando expuestas las capas duras, y dándole un aspecto de tarta de milhojas.►


San Martín de Askizu
San Prudencio

Valle de Askizu, desde Zumaia entre viñas

"mando á la iglesia del Sr. San Martin, ques en la jurisdicción de la dicha villa, doce ducados de oro para una cláusula (casulla) é diácono é sodiácono, é capa de muy buen paño colorado, que cueste cada vara un ducado de oro, …".

Así expresaba Juan Sebastián en el testamento su voluntad de beneficiar a la ermita de San Martín de Tours. Los doce ducados constituyen la mayor de las mandas que realiza a las iglesias y ermitas de su villa natal, siendo incluso más elevada que la de la propia iglesia parroquial de San Salvador que recibe la mitad de esta cantidad, seis ducados. Ello indica su devoción por la ermita y por el santo. La ermita de San Martín se encuentra en el barrio de Askizu, en el tramo del camino de Santiago de la costa que comunica Getaria con Zumaia, sobre el monte que domina la desembocadura del río Urola.

Tanto en la actualidad como en tiempo de Elkano, la principal característica de la zona son las vides que producen txakolí. El vino era la bebida más valorada, incluso más que la sidra. La uva que se producía en el País Vasco era fundamentalmente blanca, pero también se daba la negra en una proporción de dos a uno. Aunque su cultivo estaba extendido por todo el territorio, las vides solo aparecían cerca de los núcleos de población, nunca en zonas alejadas, como ocurría con los manzanos cuyo fruto se utilizaba para producir sidra.

Ermita de San Prudencio. Rodeada de viñas, está enclavada en el camino de Santiago, entre la villa de Getaria y el barrio de Askizu. Es una iglesia sencilla, de planta cuadrada, cuyas primeras menciones documentales datan del siglo XV. Era un santuario donde se realizaban rituales y prácticas de sanación que permanecen hoy en día vigentes.

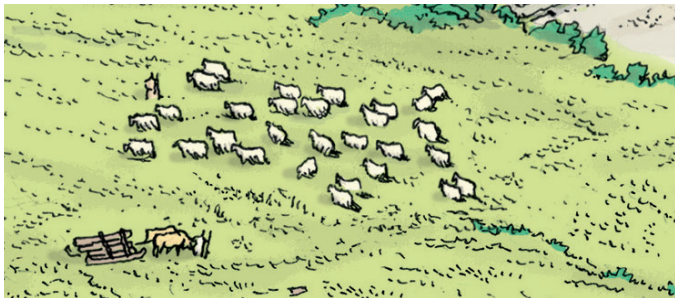
▲**El txakoli, vino de siglos.** Ya en 1571, el historiador Garibai afirmaba que el txakolí de Getaria era uno de los mejores vinos de la península. Es un vino blanco y afrutado, de graduación media y una acidez característica.

El valle forma parte del itinerario del camino de Santiago.▼

Caserios, la vida rural

A mediados del siglo XV, en las zonas rurales empezó a aparecer otra forma de poblamiento más disperso, el caserío, que se fue extendiendo a lo largo de los siglos siguientes. La casería es un conjunto formado por el caserío, es decir, la vivienda propiamente dicha, más otras construcciones como el hórreo destinado a almacenar grano, manzanas, castañas y demás frutos secos, el horno para cocer el pan y el lagar para elaborar sidra. Eran casas de piedra con entramado de madera y tejado a dos aguas con poca pendiente..

Aunque las villas estaban habitadas por vecinos que realizaban actividades económicas "urbanas", tenían una estrecha relación con el mundo rural, fundamentalmente por la necesidad de disponer de alimentos en la proximidad. Muchas de estas urbes tenían huertos en su interior y había animales domésticos, aves y cerdos principalmente, que eran utilizados como complemento a la alimentación familiar. Tampoco todos los ciudadanos realizaban una actividad exclusivamente urbana a lo largo del año. Era frecuente que gran parte de los artesanos abandonase sus actividades habituales en ciertas épocas para acudir a realizar las labores del campo. En otras palabras, eran urbes "ruralizadas" con una estrecha relación con las zonas circundantes.



▲OVEJAS LACHAS. Es una raza propia de Euskal Herria que se cría principalmente por su leche destinada a la elaboración del queso DOP Idiazabal.

▲VACAS. El ganado vacuno se utilizaba tanto para la alimentación, por su carne, leche ,queso o mantequilla, como por otros productos derivados, como el cuero.

▲POTTOKA. Es un caballo característico del País Vasco, de pequeña alzada, perfectamente adaptado al entorno y utilizado para todo tipo de trabajos en caseríos, minas, etc.

▲HUERTOS. Tres de las legumbres más consumidas, tanto en la mar como en tierra, eran las lentejas, habas y garbanzos que se producían en los huertos que rodeaban las villas.

◂La sidra.

La manzana era el fruto más abundante en Euskal Herria. Había manzanales alrededor de las villas, en las heredades, en montes y en lugares apartados, lo que pone de manifiesto el elevado consumo de este producto. Pero la gran producción de manzana no estaba destinada al consumo directo de la fruta sino a su transformación en sidra, aunque ésta fue cediendo protagonismo a lo largo del siglo XV en favor del vino. La sidra se embarcaba habitualmente en las expediciones marítimas que partían de Gipuzkoa y Bizkaia, entre otros lugares a Terranova. A la sidra se le ha achacado la propiedad de prevenir el escorbuto en las travesías oceánicas, aunque no es más que un mito..

Barrios y arrabales

En el exterior de las murallas de las villas había pequeños núcleos de población, denominados arrabales, que en Getaria están representados por el de Herrerieta. Eran barrios donde se encontraban los grupos sociales más desfavorecidos y que se creaban por diferentes motivos. Uno de los más habituales era albergar el excedente de la población de la villa. También se podían crear por la existencia en el exterior de la población de alguna actividad relevante (un mercado, una ferrería, un muelle) o un espacio religioso (un santuario o un monasterio) alrededor del cual se desarrollaban las edificaciones. Los arrabales se localizaron especialmente junto a las puertas de las murallas, donde el paso de hombres y mercancías favorecía las transacciones. Por otra parte, cuando se cerraban las puertas al anochecer, ni siquiera los residentes podían entrar en la villa. Por eso, algunas posadas y la mayoría de los monasterios estaban situados en los arrabales.

En esta época, muchas de las actividades nocivas o insalubres que se realizaban en el interior de las villas se fueron desplazando al exterior, a barrios y arrabales. La construcción de los mataderos fuera de las villas constituyó un paso de gran trascendencia para la higiene pública. Lo mismo ocurrió con los hornos de pan que solían ser causantes de los frecuentes incendios que asolaban aquellos núcleos urbanos. Tanto el abonado como las labores agrícolas de las huertas existentes dentro de las murallas generaban basura y olores desagradables en aquellas urbes cada vez más pobladas. Por ello también fueron pasando fuera de las murallas.

◂Barrio de Elkano.

La familia Elkano provenía del mundo rural, concretamente del barrio de Elkano, perteneciente al municipio de Aia, y situado en la confluencia de Getaria, Zarautz y Aia. En este barrio se encuentra la ermita de San Pedro junto a la que se alineaban los tres caseríos: Elkano-goena, Elkano-erdikoa y Elkano-barrena. La tradición asegura que la familia del navegante era oriunda del primero.

Getaria contaba con cuatro barrios, Askizu y San Prudencio, en dirección a Zumaia; Meaga, junto al alto de Garate; y Eitzaga, en dirección a Zarautz. Este era el mundo rural que rodeaba a Getaria y a los demás pueblos, urbes y villas de finales del siglo XV.

▲De los tres caminos que partían de Getaria, el del oeste que iba a Zumaia pasaba por el arrabal de Herrerieta, sobre la playa de Gaztetape. Esta vía formaba parte del camino de Santiago y en dicho paraje estaba el hospital de San Sebastián que atendía a los peregrinos.

◄**Santa Cruz.** La ermita o humilladero de Santa Cruz se encontraba en la plaza, en el edificio donde existió la fuente pública. Los humilladeros consistían en pequeñas capillas construidas sobre pilares y cubiertas con techo dentro de la cual había una cruz o una imagen. Recibían este nombre porque al pasar los fieles se inclinaban ante ellas. Habitualmente solían estar en las entradas o salidas de las poblaciones.

▼**Hacia el este, Zarautz y Orio.** Saliendo de Getaria hacia el este, se encontraba la villa de Zarautz, protegida por el monte San Bárbara de los vientos del oeste. La siguiente población era Orio en la orilla del río Oria.

▲En la parte interna de la muralla sur se encontraban al este, la ermita de San Lázaro y la casa-torre de Aldamar. Al oeste, la casa de Elkano junto a la torre defensiva.. En la parte exterior había diferentes construcciones como el humilladero de Santa Cruz y la ermita de la Magdalena. También se encontraba el arrabal de la Herrerieta. De las puertas de la muralla partían tres caminos, hacia Zarautz, Zumaia y Oikia.

Una fuente para Getaria. En 1499, cuando Juan Sebastián tenía doce años, el concejo de Getaria solicitó autorización para vender unos solares de su propiedad y así finalizar las obras de la construcción de una fuente de agua dulce a las puertas de la villa. Para ello necesitaban 50.000 maravedís (unos 50.000€ actuales). Justificaban su petición indicando que los vecinos tenían que acudir a media legua de la villa, es decir, a más de dos kilómetros y medio de distancia, a coger el agua necesaria para beber ellos y sus ganados, lavarse o hacer la comida. La nueva fuente estaría a la entrada de la villa, cerca de donde se encuentra la actual.
Imagen: Joseba Urretabizkaia.

Las Murallas

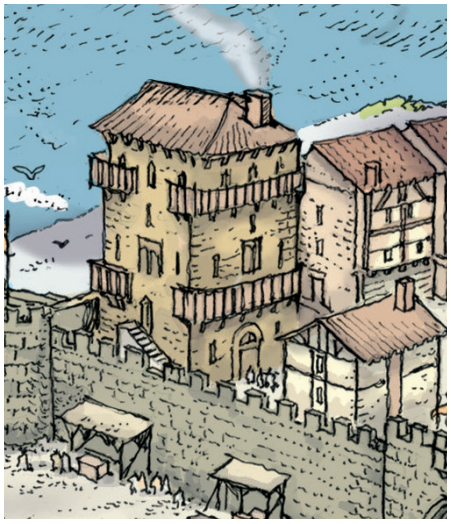
Getaria estaba defendida por dos murallas, una al sur, orientada hacia el monte, y otra al norte que daba a la zona del puerto. Al este y al oeste había acantilados por lo que no eran necesarias más defensas en estas partes de la villa. La muralla sur tenía dos torreones semicirculares en los laterales que daban a los acantilados. Hoy en día, los restos de esta muralla, que constituyen la pared lateral del frontón, de 50 metros de longitud, 8 de altura y un grosor de 2,7 metros, constituyen un reflejo de lo imponentes que debieron ser aquellas defensas.

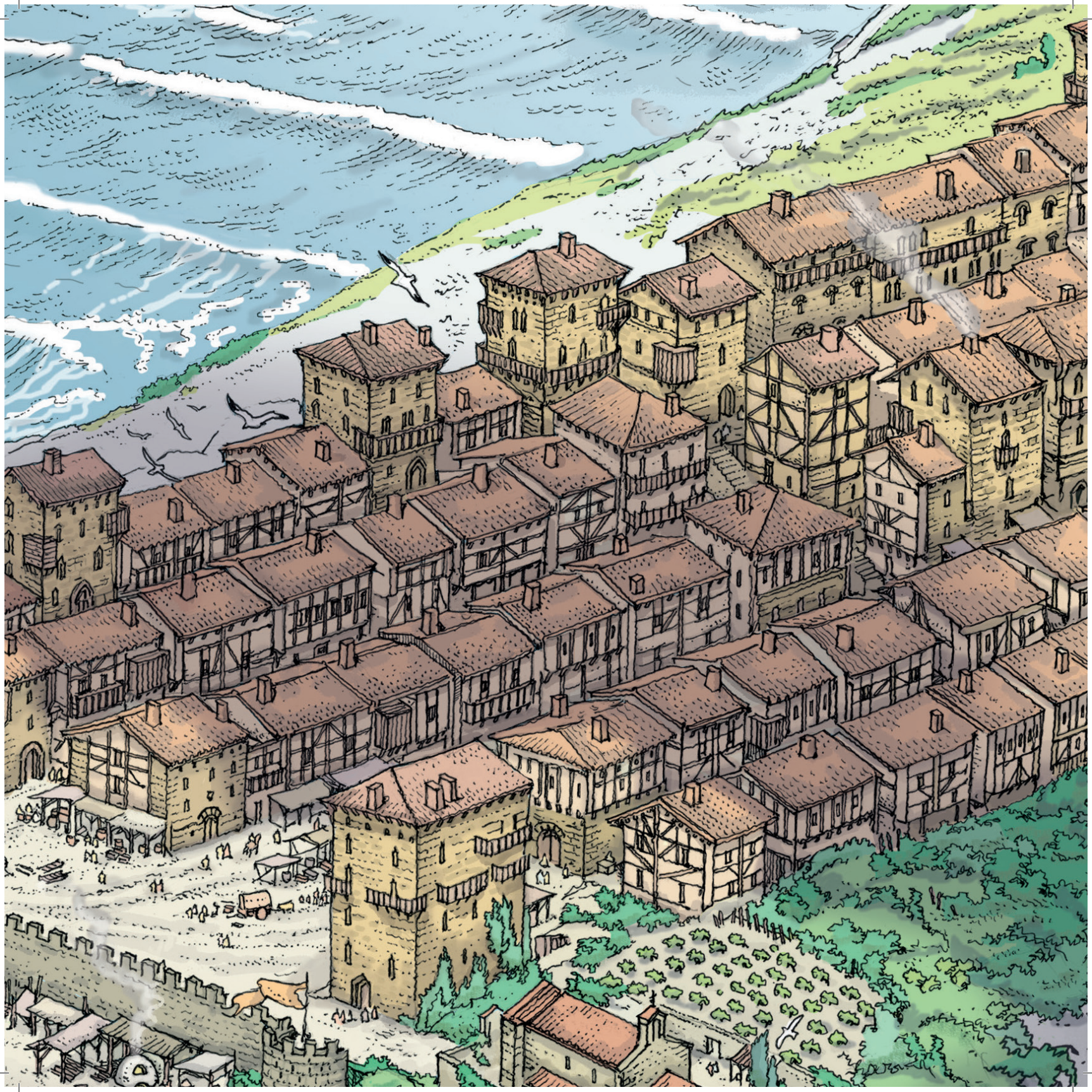
En la parte del muelle, la muralla norte se iniciaba por el lado oeste a la altura del pasadizo (katrapona) o puerta de entrada a la villa desde el puerto. La longitud de la muralla norte podría haber sido de unos 70 metros. Las murallas y las fortificaciones se demolieron definitivamente en 1885 para facilitar el crecimiento del municipio.

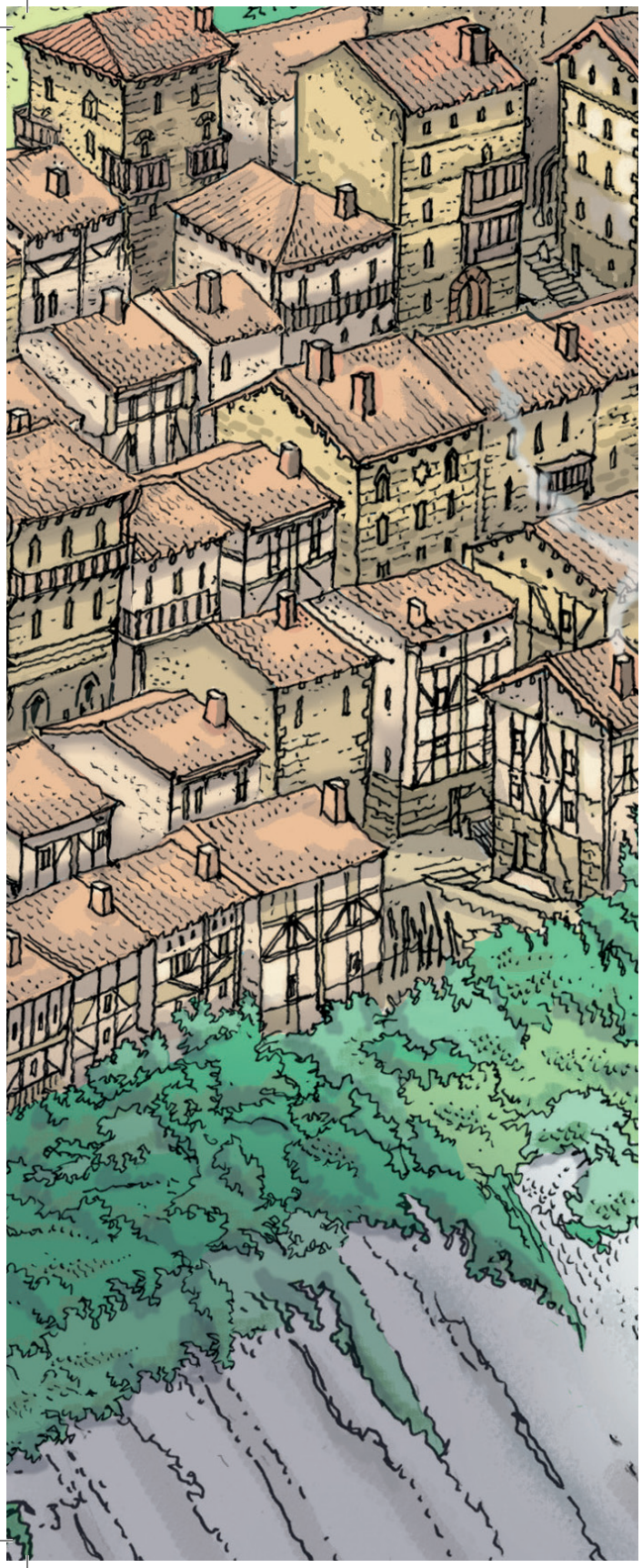
▲En la actualidad, al comienzo de la calle San Roke, muy cerca del Ayuntamiento, existe un pequeño callejón que se dirige hacia el oeste, al fondo del cual encontramos una placa que señala el lugar donde nació Juan Sebastian. Esta casa desapareció la noche del 4 al 5 de enero de 1597 durante el incendio que duró varios días y que redujo a escombros dos tercios de la villa. Las casas más dañadas fueron las situadas en la parte alta.

▲Casa Makazaga de Zarautz construida durante los siglos XV y XVI.

▼**La Casa de Elkano.** La casa de la familia Elkano se encontraba en la parte alta de la villa, al suroeste, junto al baluarte semicircular que cerraba la muralla sur por el oeste. La vivienda se asomaba al acantilado que se encuentra sobre la playa de Gaztetape.







El caserío monumental de Getaria

La villa de Getaria estaba estructurada, al igual que hoy en día, en cuatro calles principales que bajaban hacia el puerto, cruzadas por cantones transversales. En 1503 había dieciséis casas solariegas, como las de los Zarauz, Olaso o Aldamar, en las que vivían las familias acomodadas.

En aquel tiempo las casas-torre ya no disponían de almenas puesto que habían sido destruidas poco antes, en 1475, por orden del rey. También había 280 casas y caserías más corrientes. Al estar construidas las casas con madera, los incendios eran muy frecuentes.

La Iglesia de San Salvador

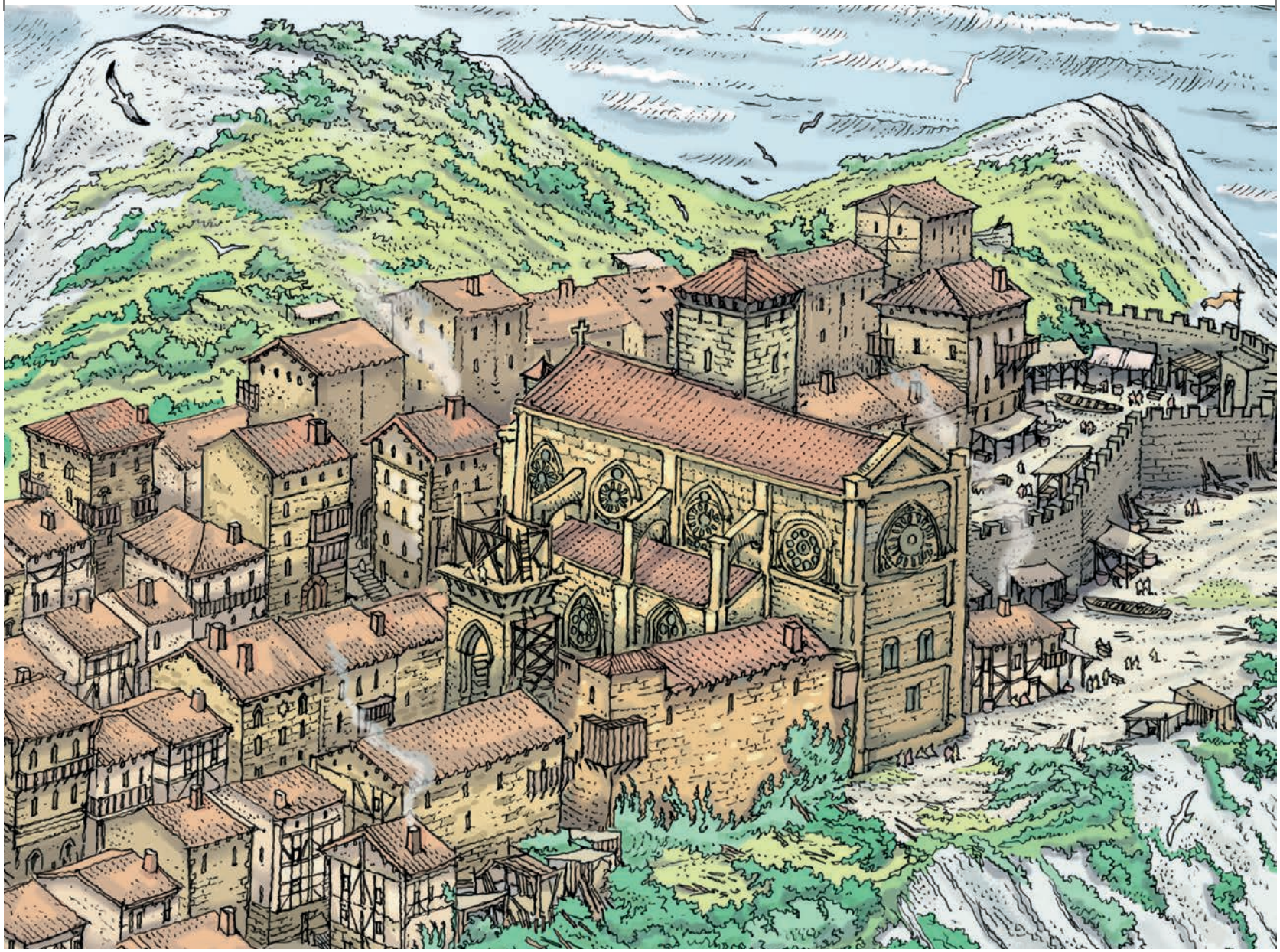
Una lápida en la iglesia.
En 1671, Pedro de Echave y Asu, caballero de la Orden de Calatrava, colocó aquí una lápida en memoria de Juan Sebastián Elkano, pidiendo una oración por su alma. En ocasiones, este cenotafio ha dado lugar a malentendidos al pensar que allí está enterrado el marino.

La iglesia parroquial de San Salvador estaba situada en la parte noreste de Getaria. En ella sucedieron hechos de gran relevancia como la declaración de hidalguía universal de todos los guipuzcoanos, realizada por las Juntas Generales de Gipuzkoa el 6 de julio de 1397. En esta iglesia estaban enterrados el padre de Juan Sebastián y sus antepasados, y el propio Elkano había sido bautizado en ella. En su testamento el capitán de Getaria encarga que el clérigo Lorenzo de Sorozabal diga una misa anual por su alma y por la de su padre en esta parroquia.

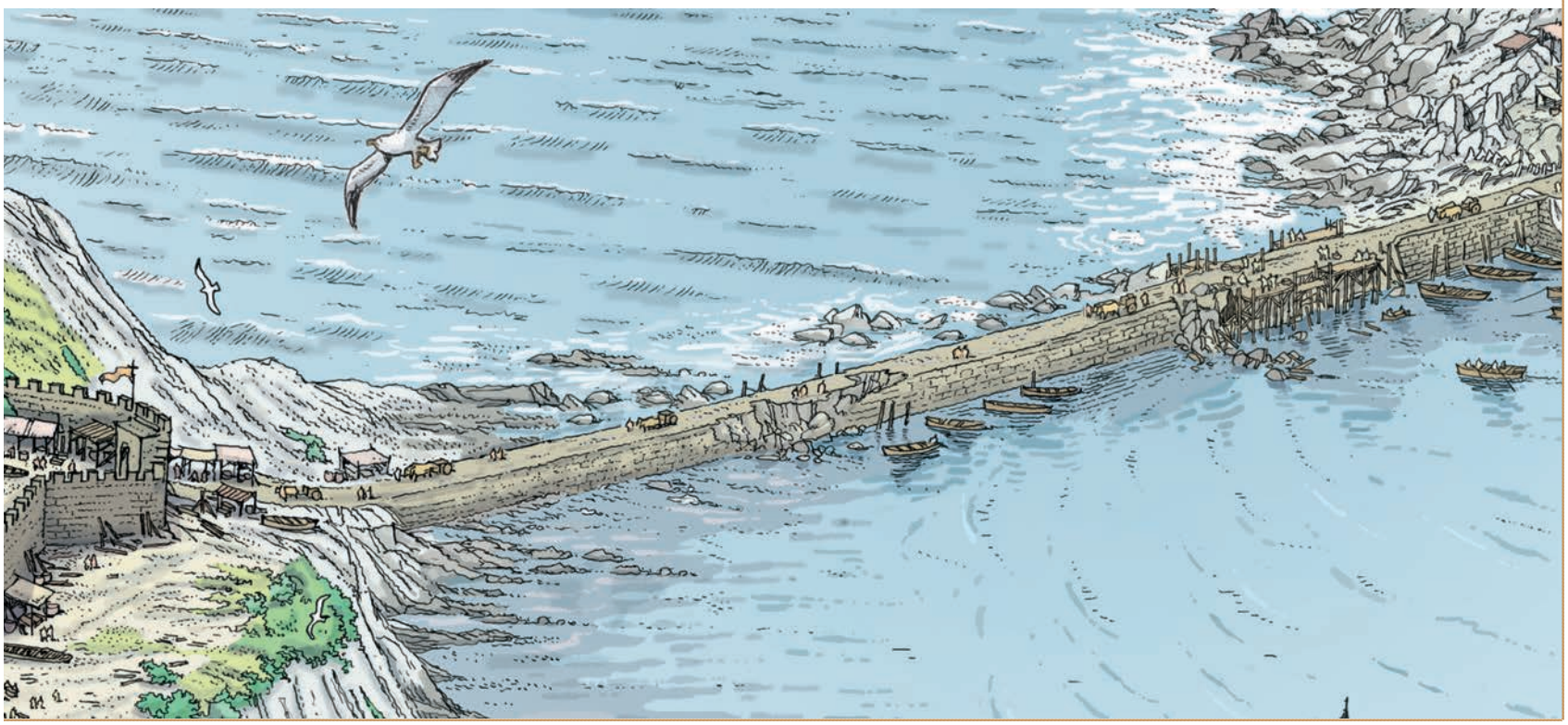
La iglesia es una de las grandes joyas góticas del País Vasco y tiene una serie de características que le aportan una extraordinaria originalidad y belleza. Llaman la atención los diferentes niveles que obedecen a la disposición del terreno. La zona de altar está elevada y el suelo de la iglesia asciende hacia él desde la parte trasera. Las bóvedas son ojivales y esbeltas. Por debajo de la iglesia, a la altura del altar, se encuentra un pasadizo, denominado katrapona, que comunica el casco viejo de la ciudad con el puerto. En el siglo XIX, durante las guerras carlistas el edificio sufrió grandes daños que obligaron a realizar importantes reparaciones.

Una curiosa coincidencia. El 6 de agosto de 1526, día de San Salvador, fiesta grande de Getaria, mientras sus familiares y vecinos conmemoraban la festividad de su santo patrón, Juan Sebastián fallecía en medio del Pacífico.

◄Pasadizo por debajo de la iglesia que une la calle mayor con el frente portuario.



Una parroquia con muchos pleitos. En su testamento Juan Sebastián realiza una manda de seis ducados de oro (2.250 maravedís) para las obras de la iglesia. No sería ajeno a este hecho el que fuera su hermano, Domingo de Elkano, coadjutor de la parroquia, uno de los responsables de la iglesia que además, en 1527 contrató con Domingo de Bustinobiaga el proyecto de la Torre Nueva de la parte sur de la iglesia. Estas obras fueron el origen de conflictos legales con Lope Martínez de Zarauz, un hombre poderoso cuya casa torre estaba al lado de la iglesia. Anteriormente, en 1495, cuando Elkano tenía ocho años, hubo una sentencia judicial que obligó a unir la calle mayor con el puerto a través de un pasadizo por debajo de la iglesia.



▲Ante las dificultades existentes para la financiación de la escollera y los muelles, en 1474 se dicta una ordenanza que dispone que la mitad de todas las ballenas capturadas en las aguas de Getaria sean destinadas a sufragar estos gastos.

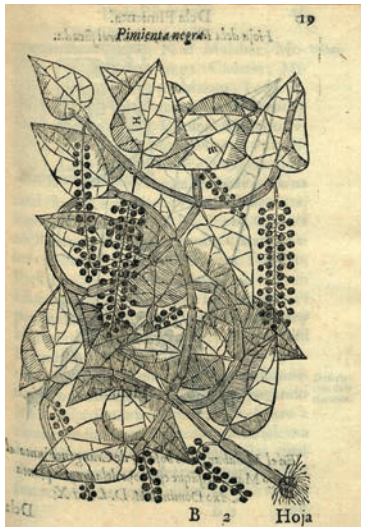
►Unas especias maravillosas.

Juan Sebastián trajo en la Victoria 24.000 kilos de clavo de las Molucas. Por tanto, hablar de la primera vuelta al mundo implica, en primer lugar, hacer referencia a su causa última, la búsqueda de las especias orientales. Desde la antigüedad, las especias, especialmente el azafrán, la canela, el clavo, el jengibre, la nuez moscada y la pimienta, se utilizaban como condimentos con las comidas y para conservar los alimentos. El clavo, que crecía en las Molucas, era la especia de mayor precio y la que ocupaba menos sitio para su transporte. Los chinos le atribuían propiedades medicinales. También lo usaban para condimentar la comida y dulcificar el aliento. Los europeos pensaban que aplicada en los ojos mejoraba la visión y que, si se aplicaba en polvo sobre la frente, aliviaba las fiebres y los resfriados. Se decía que si se consumía con leche hacía las relaciones sexuales más satisfactorias. Era milagroso, de gran valor y maravilloso en todos sus aspectos.

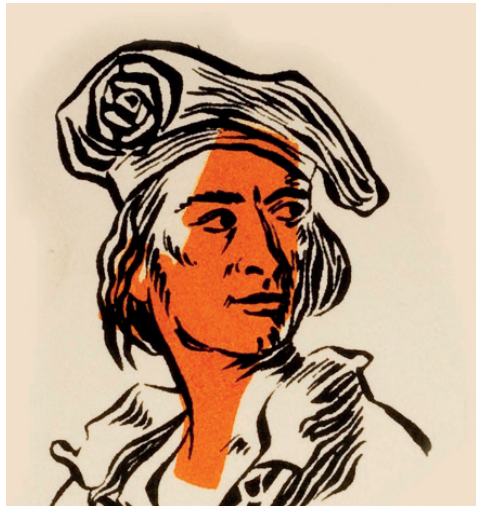
La escollera

La época en que vive Juan Sebastián va a ser decisiva para el futuro de la villa de Getaria ya que se impulsa una obra que tendrá una enorme repercusión en el futuro: la construcción de la escollera que unirá el núcleo urbano y la isla. Esto hace que definitivamente San Antón pierda su condición de isla y Getaria se convierta en un excelente puerto de refugio.

La primera mención documental a las obras de infraestructura portuaria data de 1452, fecha en que el concejo, para defender la villa del embate del mar y acondicionar el muelle para asegurar el incipiente comercio de la villa, construye unos guardamares de cantería en el puerto. Al objeto de sufragar las obras de reparación del puerto y mantener estas defensas en buen estado, el concejo solicita poder arrendar la explotación pesquera de sus aguas jurisdiccionales. Concretamente la solicitud fue para sacar a subasta la pesca en el tramo comprendido entre la ermita de San Pedro de Ugarte, situada en la isla junto al muelle, y la peña de Alzaga o Altzako-Arria, es decir, en toda su bahía.



▲**Katrapona.** Uno de los pasadizos o katraponas comunicaba el núcleo urbano con la escollera a través de la muralla norte. Está formado por una bóveda de cañón de 18 metros de longitud.



▲A lo largo de su vida, Juan Sebastián fue testigo de las múltiples vicisitudes que ocurrieron con la escollera que unía el núcleo urbano con la isla de San Antón.

El puerto refugio

Las comunicaciones por tierra de Getaria eran muy complicadas, ya que tenía un importante desnivel que había que salvar, el monte Garate, por donde se debían transportar las mercaderías. Por ello, la principal vía de comunicación de la villa era el mar. A su vez, el puerto situado en la isla de San Antón, estaba desprotegido y en él "perecían muchos navíos y gentes". La construcción de la escollera que defendía el puerto de los temporales del oeste tiene como consecuencia que, desde la primera mitad del siglo XVI, el puerto de Getaria asuma el papel de puerto refugio para las naves tanto pesqueras como mercantes. A partir de 1521 la villa pasó a ser plaza fuerte albergando también naves militares.

Sin embargo, la construcción del muelle no resolvió los problemas de forma definitiva ya que, en los siglos sucesivos, siguieron produciéndose destrozos por los temporales. En una fecha tan tardía como 1862, Gorosabel señalaba que había un boquete en la escollera situada entre el pueblo y la isla, con el consiguiente riesgo para las embarcaciones que se encontraban en él.

◂Ermitas marineras.
En tiempo de Elkano, en la isla de San Antón había tres ermitas, dos de las cuales, San Pedro y San Gregorio, estaban situadas en el muelle. La de San Gregorio fue destruida por un golpe de mar a principios del siglo XVI. En 1813 las tropas francesas volaron con pólvora la de San Pedro.

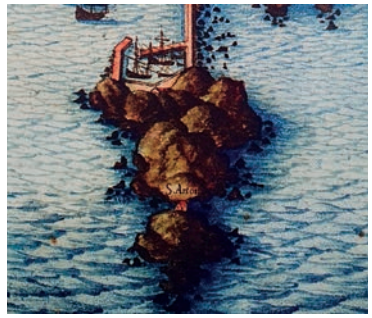
▲Una enorme variedad de barcos.
Al puerto de Getaria arribaba todo tipo de embarcaciones: pesqueros, mercantes, de altura, de cabotaje e, incluso, de corso y de guerra. En sus aguas encontramos naos, carabelas y txalupas, entre otras. Estas embarcaciones habían ido evolucionando a lo largo de los siglos anteriores, pasando de tener un solo palo a tres y variando las velas y el timón, entre otros.

Un hervidero de aventuras. El 3 de abril de 1502 partía Cristóbal Colón en su cuarto y último viaje a las Antillas. Una de las cuatro embarcaciones de la expedición era la carabela llamada Vizcaina, propiedad de Juan de Oquina, vecino de Getaria. La expedición regresó a Sanlúcar dos años y medio después. Como en 1512 el getariarra todavía no había cobrado el flete de la embarcación, se emitió una Real Cédula ordenando que la Casa de la Contratación tomase 45.000 maravedís de los bienes del almirante Diego Colón y se pagase al getariarra. Era la cantidad en que fue valorada la nao con la que se había quedado el almirante. No parece que la expedición fue un buen negocio para Oquina.

San Antón

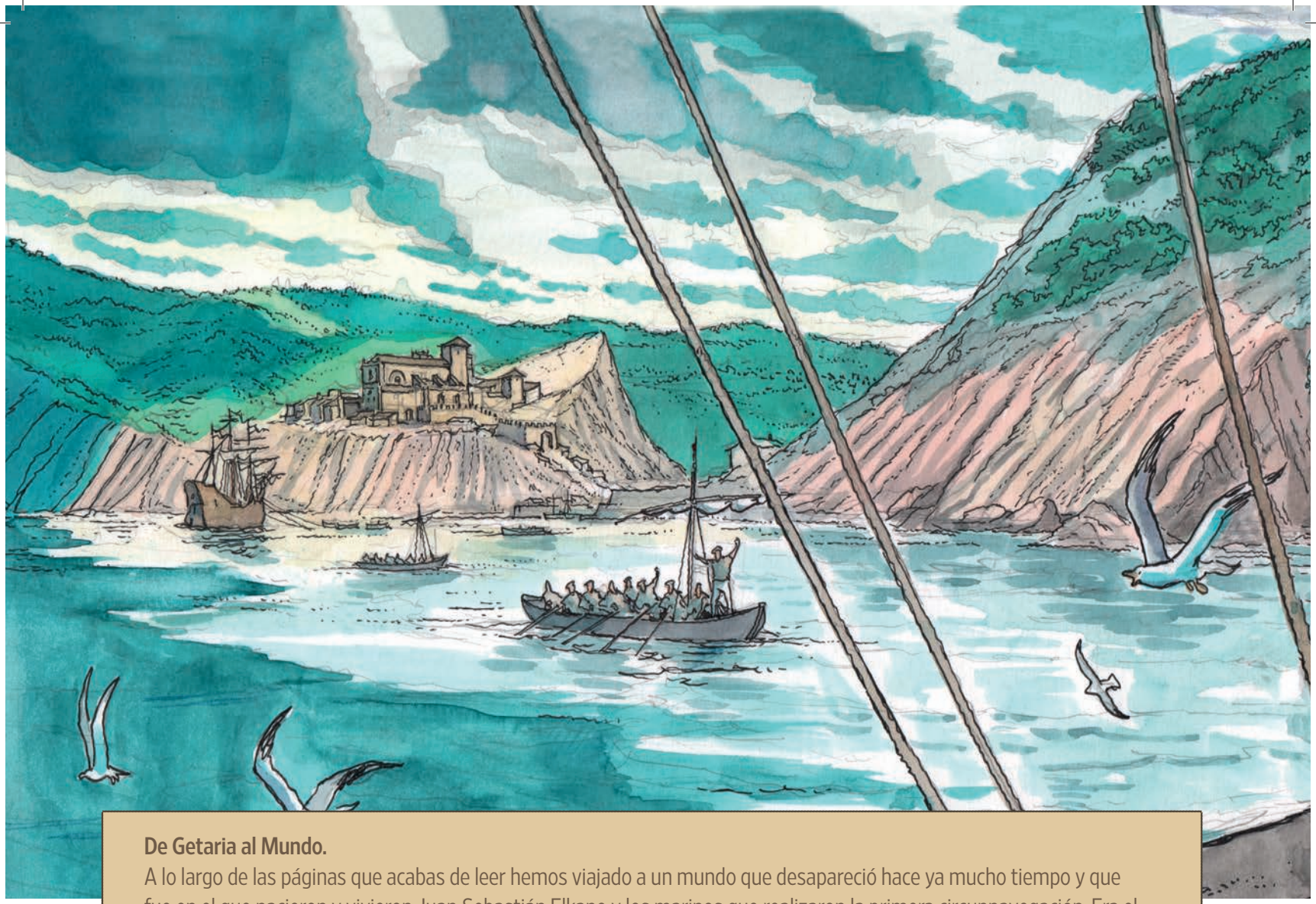
Hasta el siglo XV el monte de San Antón era un islote rocoso separado del núcleo urbano de la villa. En la segunda mitad de este siglo se inició la construcción de la escollera de unión con tierra firme tal y como podemos ver hoy en día. El monte recibe el nombre de "ratón de Getaria" porque su perfil, visto desde ciertos puntos, recuerda a un ratón. La escollera y el núcleo urbano serían la cola del roedor. La isla y la escollera protegían la ensenada existente entre esta zona y la punta Altzako-Arria, donde actualmente está el tercer túnel de la carretera que une Zarautz y Getaria.

La isla de San Antón tenía unas inmejorables condiciones como avanzadilla hacia el mar, siendo el saliente más pronunciado de la costa y dominando gran parte del sector costero donde está enclavado. Por ello había una atalaya que servía en el avistamiento de ballenas y que fue utilizado también como observatorio y enclave militar en las guerras con los franceses. El primer documento que existe respecto a obras de carácter militar es de 20 de noviembre de 1542 en que se elaboran los planos de una fortificación que se edificaría en el monte de San Antón para proteger el puerto.



▲**Ermita de San Antón.**
La ermita de San Antón estaba situada en la prominencia norte de la isla, en el punto donde hoy está situado el faro. Junto a éste podemos ver sus cimientos. En su testamento, Elkano realiza una manda de un ducado (375 maravedís) a la "iglesia del Señor San Antón". Fue destruida por las tropas napoleónicas en 1809.

◂**Una ensenada protegida.**
El monte de San Antón protegía toda la ensenada existente entre el puerto, situado en la propia isla, y la punta Altzako-Arria. Al tener la ensenada mucho fondo y estar protegida del noroeste permitía que fondearan navíos de gran calado, por lo que Getaria era, y es hoy en día, un excelente puerto de refugio.

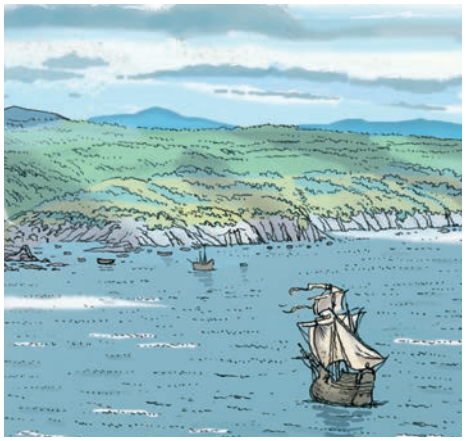


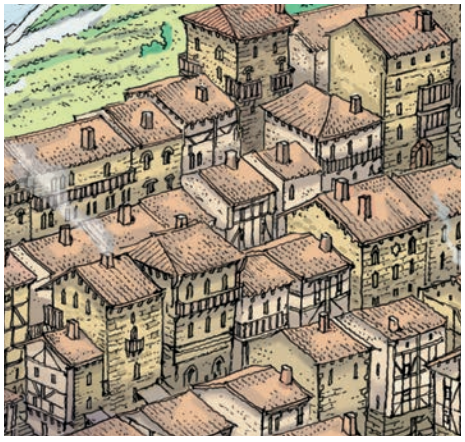
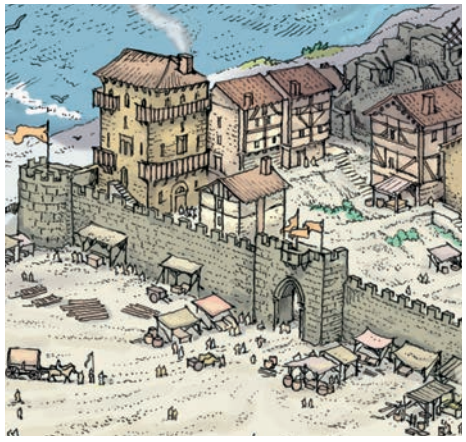
De Getaria al Mundo.

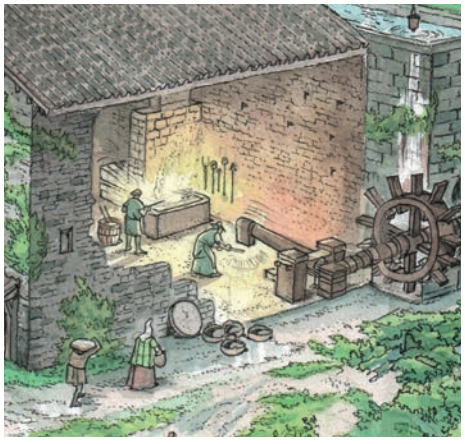
A lo largo de las páginas que acabas de leer hemos viajado a un mundo que desapareció hace ya mucho tiempo y que fue en el que nacieron y vivieron Juan Sebastián Elkano y los marinos que realizaron la primera circunnavegación. Era el mundo del que partían para ganarse la vida transportando mercancías, comerciando y pescando. Era el mundo al que unas veces volvían, pero otras no. Era el puerto en el que sus mujeres, sus amantes, sus hijos, sus padres y hermanos esperaban su vuelta, con incertidumbre, con angustia, pero siempre con esperanza. Y era el mundo en el que una galerna arrebataba a sus hombres y arrojaba a las familias a la miseria.

Pero era también el lugar al que aquellos hombres regresaban contando historias maravillosas de tierras desconocidas, de reyes fabulosos y de riquezas incalculables. Y era en aquellas casas, calles, plazas y tabernas donde los marinos preparaban una y otra vez la vuelta a aquel mar que les atraía como un imán.

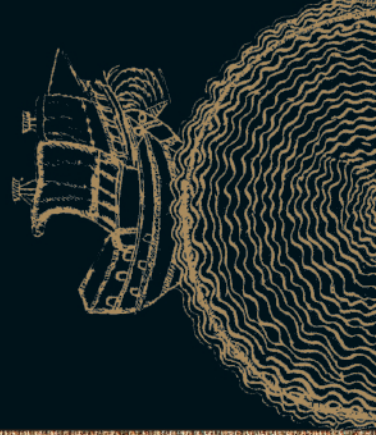
▲La villa de Getaria, cuna de Elkano, nos ha servido de paradigma, de ejemplo, para profundizar en aquel mundo. Pero esta historia se repite en todos y cada uno de los puertos de Euskal Herria en el tránsito entre la Edad Media y la Moderna. Intentar comprender mejor la mentalidad y el entorno en el que vivieron aquellos hombres y mujeres exige en primer lugar conocer cómo fue realmente aquel mundo de Elkano. Para eso se ha escrito este Cuaderno.





Este Cuaderno de paseo por la Getaria de Elkano se acabó de imprimir en septiembre de 2022, año en que se conmemora el V Centenario de la llegada de la nao Victoria al mando de Juan Sebastián Elkano, después de haber dado la I Vuelta al Mundo. Fue la única superviviente de la armada de Fernando de Magallanes que partió tres años antes con cinco naves en busca de una nueva ruta a las islas de las Especias, las Molucas del Lejano Oriente.



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

ETORKIZUNA ORAIN
Es futuro

Getariako Udala

ELKANO
Euskaldunak munduibiran, herriru ere