

**LA ENSEÑANZA DE NAUTICA EN VIZCAYA
NOTAS INTRODUCTORIAS**

GONZALO DUO

- 1.º La evolución de la actividad marítimo mercantil en Vizcaya, durante la Edad Media.
- 2.º El pilotaje en Vizcaya durante la Edad Media.
- 3.º La enseñanza de la navegación, durante los siglos XVI, XVII y XVIII.
- 4.º Escuelas de Náutica en los siglos XIX y XX.
- 5.º Conclusiones.
- 6.º Apéndices, Bibliografía, Indices.

NOTAS INTRODUCTORIAS

La evolución de la actividad marítimo mercantil en Vizcaya, durante la Edad Media.

Ante las dimensiones de una etapa histórica que se establece desde el siglo VIII hasta las postrimerías del XV, nos permitiremos presentar una re-censión de los hechos, reflexiones y hasta hipótesis que, en la opinión de los historiadores más autorizados, nos muestran el proceso evolutivo de las actividades marítimo mercantiles en la costa de Vizcaya.

Justificamos este elemental panorama histórico además, porque ha de servirnos de fuente legítima de deducciones sobre el objetivo de nuestro estudio, dada la carencia de noticias directas en los documentos alto y bajo medievales.

Desde las cartas de franquicia de Bayona y el Fuero de San Sebastián, en el siglo XII, hasta el establecimiento de la Escuela de Pilotos Vizcaínos en el Cádiz del siglo XV, la evolución de las actividades marítimo mercantiles proyecta a los vascos en el dominio del arte de navegar, maestría por la que son reconocidos como nación protagonista.

El origen de la actividad marítima de los vascos se ha de situar en línea con la llegada a sus costas de unas culturas más evolucionadas, maestras de navegación y construcción naval en la época.

D. Julio Caro, en LOS VASCOS Y EL MAR, da cuenta de los escritos geográficos de la antigüedad, en los que el litoral del Golfo de Vizcaya va surgiendo desde los viajes de exploración a la cartografía. Marselleses de los siglos VI y IV a. de J.C., Estrabón y Ptolomeo preceden a Marciano de Heracles que, en el siglo IV d. de J.C. suministra una geografía de la costa en época tardoromana. Precisamente, «descubrimientos arqueológicos recientes acreditan la existencia en época romana de un comercio marítimo desde la ría de Bidasoa, por donde queda Irún, con las Galias.»

Hallazgos arqueológicos que van dando asiento histórico a la existencia de una débil implantación de la administración romana sobre las rutas de comunicación entre el litoral, los puntos de explotación minera y las vías secundarias del eje Burdeos-Astorga, es decir, entre el mar y los grandes espacios agrícolas del sur. Por ejemplo Escoriaza entre Deba y la llanada alavesa.

Lapurдум, Oiarso y Flaviobriga son tres puertos reconocidos al abrirse la Edad Media, durante la que se irán desarrollando otros, como un itinerario de zonas de refugio, ensenadas, rías fluviales abrigadas, necesarias para la navegación de cabotaje.

Ya en el siglo IV se fortifica el puerto de Bayona, perteneciente al ámbito del de Burdeos. Gregorio de Tours alude al comercio existente entre las Galias y Galicia por mar, en este siglo IV. Afirma Caro Baroja: «La navegación de cabotaje se desarrolla a lo largo de la Edad Media; pero aquí ha de buscarse el embrión».

A las incursiones y establecimientos de tartesios, focios y romanos, sigue una verdadera «revolución náutica» que transforma el sentido que se le da al mar por los hombres. Esta revolución se relaciona, de modo clarísimo, con la aparición en escena de un pueblo nórdico: el de los vikingos.

Se pueden señalar dos factores en el protagonismo que la actividad marítima noroccidental de Europa, en donde se sitúan los establecimientos vikingos, forjadores indiscutibles de la primera etapa náutica de los vascos.

Por una parte, las talasocracias islámica y bizantina alejaron del mediterráneo a la marina atlántica, esto es, vikinga, que vió cerrada su actividad mercantil en los estrechos límites de una autarquía forzosa, de una economía de subsistencia.

Añádase, un proceso de incursiones que desplazaron a sarracenos sobre húngaros y a éstos sobre vikingos, provocando en el norte occidental de Europa un primer desarrollo urbano de carácter defensivo y, con ello, a «crear las condiciones propiamente cívicas de convivencia», es decir, a la regulación de las actividades comerciales, entre otras.

De este modo, los nuevos núcleos de la costa irán adoptando configuración urbana por iniciativa de los detentadores del poder, que estimulan y protegen su desarrollo mercantil.

La presencia vikinga en el litoral de Vizcaya —área nuclear del Señorío—, no cuenta con una certificación documental. Mañaricúa ha ponderado las referencias que se refieren a la costa septentrional de la Península para concluir que no sería fácil su ausencia. Las incursiones vikingas en Galicia, a mediados del siglo IX, la prisión y rescate de García Iñiguez de Pamplona, cuando se navegaba de cabotaje y se aprovechaban las rías navegables para ataques tierra adentro, permiten algo más que una hipótesis verosímil sobre su efectivo establecimiento.

Como es la de Jon Bilbao, en la que se entretajan datos históricos de los reinos marítimos del Norte: Irlanda, Escocia, Noruega, ..., con tradiciones

del litoral vizcaíno, de donde la verosimilitud de un asentamiento normando en la ría de Mundaca, y el origen normando del primer Señor de Vizcaya, Jaun Zuria.

Los entornos de las rías de Mundaca, Plencia y Nervión se presentan a la Historia como áreas de desarrollo de núcleos de comunidad en la Alta Edad Media y sus primeros asentamientos bien pueden relacionar el origen de su dinámica marítima con las arribadas de normandos, durante el siglo IX.

En la segunda mitad del siglo XI se documenta el interés de los grandes monasterios del interior por poseer dependencias costeras en Vizcaya. En principio, por razón del suministro de pescado y, pronto, por el interés económico que despiertan las relaciones comerciales.

Santa María de Nájera, en Barrica, San Salvador de Oña, en Santurce, San Juan de la Peña, en Gastelugache y, sobre todo, San Millán de la Cogolla en Astigarribia, Pobeña y varios monasterios de la margen izquierda de la ría de Guernica, como Santa María de Busturia.

Vemos reflejado el auge comercial, en estas fechas, en el privilegio de venta de carne de ballena que se hizo conceder el mercado de Bayona. La documentación vizcaína sobre esta pesca comienza con posterioridad.

Europa comienza a presentar signos de recuperación y pacificación. En las tierras que bordean el Golfo de Vizcaya, por ejemplo, se produce, en 1066, la conquista de Inglaterra por el duque de Normandía, y se caracteriza el ducado de Aquitania que envolvía la costa vasca continental.

Sobre la envergadura marítima que iban alcanzando los pueblos del Norte dice mucho la toma de Lisboa por mar, en 1147, por la flota anglo-flamenca-frisona que se dirigía a Tierra Santa, al ser requerida por el conde de Portugal y el obispo de Oporto.

En opinión de Cardini, «las bases del viejo mundo parecieron trastornarse entre 1152 y 1156. Años que vieron a Federico (Barbarroja) asumir sus cuatro coronas —la alemana, la itálica, la imperial y la burgunda». Y a Enrique Plantagenet, en 1154, rey de Inglaterra y duque de Normandía y, desde dos años antes, por dote de Leonor, duque de Aquitania.

En Castilla, desde 1170, reina Alfonso VIII, casado con Leonor, hija de Enrique y Leonor. El heredero de éstos, Ricardo I, casará con la infanta Berenguela de Navarra.

Es de advertir que este cuadro político-dinástico se teje en torno al litoral del Golfo de Vizcaya al tiempo que, en Europa, en la segunda mitad del siglo XII se dan factores que facilitan la seguridad del comercio y el desarrollo de la navegación.

En 1180 llega a Lübeck, procedente del Báltico oriental, un nuevo tipo de embarcación, panzuda y de gran capacidad, ideal para la navegación nórdica, la Kogge (cogga, coca).

Y con los avances de la construcción naval con miras a la expansión del comercio, el de sus ordenanzas reguladoras.

A mediados de este siglo XII en que parecen dispararse las iniciativas comerciales, el vizconde de Labourd dispone la «Coutume de hosteillage», como una sección sobre Derecho Marítimo acompaña al Fuero de San Sebastián de pocos años después. Sujetos de ambas, una población gascona, bayonesa, de vocación comercial que aparece como pionera de las actividades mercantiles de los dos puertos de Navarra.

El Fuero de San Sebastián se extenderá, en dos siglos, a Fuenterrabía, Oyarzun, Guetaria, Motrico, San Vicente de la Barquera, Zarauz, Zumaya, Orio y Usurbil. En los cinco primeros casos, por obra de Alfonso VIII, incorporada Guipúzcoa a Castilla.

Aprécia Caro Baroja desde estas circunstancias y en las postrimerías del siglo XII, que los hombres de mar se configuran en tres actividades: pescadores, mercantes y guerreros. Y añade: «esta triple dirección de intereses, en otros puertos, bajo otros sistemas gubernativos, será continua hasta muy tarde».

J.A. García de Cortázar retiene las fechas de 1160 y 1210, como Cardini las de 1152 y 1156, aquél para el ritmo más lento de Vizcaya, éste para la dinámica de un emperador de Europa.

Buques de mayor capacidad, liberación de pagos de derecho de paso, dan la hora del comercio marítimo a las excelentes condiciones geográficas de la Vizcaya litoral para las actividades pesqueras y mercantiles, si bien con algún retraso apreciable respecto a otros núcleos de la costa cantábrica: Guipúzcoa y Santander.

La intención mercantilista, terrestre o marítima, está en la base de intenciones para la creación de las villas vizcaínas, en el siglo XIII. El despliegue mariner que suponen Bermeo, Plencia y Bilbao, se corresponde con el nuevo y rápido predominio de la ruta sur-norte, en que se enclavan Valmaseda, Orduña, Ochandiano, Lanestosa, Durango. «La relación entre emplazamiento de villa y utilización del camino es, por tanto, absolutamente clara en los nueve ejemplos vizcaínos del siglo XIII, salvo en el de Ermua».

De capital importancia en la historia de las empresas marítimas considera Caro Baroja al siglo XIII. Se implantan invenciones decisivas: como el timón fijo en la popa que penetró lentamente desde Flandes hasta el Mediterráneo, el aumento del tonelaje —las cocas antes aludidas—, y el aumento del volumen del alcázar o castillo. Durante éste y siguiente siglo continuarán las aperturas de caminos entre la costa y el interior, con Alava y Castilla.

Consecuentemente con el incremento de las actividades comerciales marítimas, se desarrolla la ordenación de Su tráfico: a comienzos del siglo XIII, entre 1206 y 1213, se crea en Bayona una sociedad de carácter comunal sobre fletes, en la que «las Ordenanzas son largas y minuciosas y muy importantes en el conjunto de las leyes relativas a Derecho Marítimo».

Desde el siglo XIII comienza a ser notable uno de los tres aspectos que, en opinión de Caro Baroja, configuran la actividad marítima del vasco, la de guerrero.

De cara al objetivo de nuestro estudio, la suficiencia en el pilotaje de los vizcaínos se refleja extraordinariamente por su participación en los hechos bélicos al servicio de la Corona de Castilla.

La armada que se apresta, en 1247, para la célebre toma de Sevilla, consiste en naves de Guetaria, Pasajes, Castro-Urdiales y marinería de aquellos puertos. Sobre todo, esta intervención inició una etapa en la que «la relación de los vascos con Sevilla fue constante y tuvo gran significado en las empresas de colonización de América».

Armadas navales, nutridas de marinería vasca, intervienen en una serie de acciones bélicas, de las que su triste continuidad nos revela, por otra parte, un elevado nivel profesional.

En 1252, armada para Marruecos. En 1262, toma de Cádiz. Diez años después, fracaso del sitio de Algeciras. En 1284, la toma de Gibraltar. En 1292, la de Tánger. Siguen las intervenciones en el siglo XIV: 1327, Marruecos; 1337, Portugal; en 1380 se remonta el Támesis; en 1382, en Lisboa, participaron ochenta naves de Vizcaya con muy lucida gente. Treguas y-paces con Inglaterra se pueden datar en los años 1293, 1309, 1344, 1347, 1350, 1351, 1353 y se prolongan en el siglo XV.

Desde 1252, las actividades bélicas de la marina se estructuran como un fuerza permanente. Alfonso X hizo edificar un arsenal o atarazana en la costa sudoeste —ya hemos visto el frente de actividades en tal área—, y en el Cantábrico estableció astilleros en Santander y Castro-Urdiales y fomentó el desarrollo de Guetaria, Pasajes y Zarauz.

En las Partidas Alfonso X fija la primera doctrina orgánica de la armada y dedica numerosas leyes al tráfico mercante, a tenor del incremento del comercio con Francia, Inglaterra y Flandes.

Del volumen del tráfico-marítimo, apenas un siglo después de haber des-pertado el litoral vasco en esta actividad, son dos índices importantes la tregua de 1293, entre Bayona y los puertos de Castilla, y la carta de Hermandad de 1296, entre los puertos cantábricos de Santander, Laredo, Castro, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabia con Vitoria, con objeto de dirimir querellas y hacer prosperar el comercio. «La Hermandad da idea de lo importante que eran la navegación de cabotaje y el comercio marítimo, combinado con el terrestre...».

Plantea J.A. García de Cortázar la relación entre la dedicación pesquera y el desarrollo del comercio en el litoral de Vizcaya. Y vincula directamente su despliegue al enriquecimiento castellano que resultó de los avances conquistadores en Andalucía, junto con la implantación oficial del Honrado Concejo de la Mesta, en 1273. Con ello, dice «tendremos dos rasgos característicos del comercio peninsular bajomedieval: exportación de materia prima, fundamentalmente lana, a la que precisamente los vizcaínos y guipuzcoanos irán añadiendo hierro, e importación de productos manufacturados, especialmente paños».

En el señorío de Vizcaya, destaca Bermeo, en el siglo XIII, al frente de las villas costeras. De 1082 data la donación a San Millán de la iglesia de San Miguel, «in portu Vermelio, in ora maris», primera alusión a Bermeo como puerto de Vizcaya.

Después de aparecer, en 1296, dentro del cuadro de intereses de la Hermandad de las Marismas, durante el siglo XIV sufrirá la paulatina sustitución por Bilbao, puerto situado a un día menos de distancia de Orduña, próximo a las venas de mineral y en el fondo de un abrigado puerto, lo que «justificaba una rápida fortuna».

Mientras las villas costeras institucionalizan los instrumentos de intercambio, los mercados, surge el órgano de relación que dinamiza sus actividades, la Hermandad de la Marina de Castilla con Vitoria, que significa la prueba de madurez mercantil de los puertos del litoral frente a Burgos.

Concluye J.A. García de cortázar: «Con su nacimiento (la Hermandad) y, sobre todo, con su particular historia en los siglos XIV y XV, como iba a suceder con las villas vizcaínas, se reforzaban síntomas y factores del despliegue comercial atlántico, desde Sevilla hasta el Báltico, a la que en buena parte los marinos del Cantábrico contribuyeron a empalmar con la vieja área mercantil mediterránea... 1.300 representa la fecha en que ese empalme empezó a soldarse con ciertas garantías de continuidad.

La fundación de Bilbao culmina el proceso guipuzcoano, y con ella arranca el movimiento de linajes encartados y alaveses, por vía del Cadagua y Somorrostro hacia la mar.