

Orio IV : La investigación arqueológica de un patache venaquero del siglo XVI

Manuel Izaguirre

Centro de Investigación Submarina INSUB

Palacio del Almirante Okendo

Spain

Gipuzkoa es un Territorio Histórico del País Vasco y el río Oria es el más caudaloso y largo del Territorio. Nace en el límite oriental de Gipuzkoa con Navarra, que es a la vez, cambio entre vertientes cantábrica y mediterránea y desemboca en el puerto pesquero de Orio

Fue navegable hasta los astilleros de Aginaga a 6 km de la desembocadura. En su recorrido y afluentes se asentó buen número de herrerías y astilleros a lo largo de la historia, por lo que esta vía de agua permitía navegar a los barcos producidos en la ría así como introducir el mineral de hierro procedente mayoritariamente de Bizkaia y sacar el hierro manufacturado a los puertos más importantes de la costa.

El mayor problema para la navegación que este río tuvo durante su historia fue su desembocadura en la que existe una barra de arena de escaso fondo y de variable situación, que durante los temporales era prácticamente infranqueable, por ello el número tan elevado de naufragios que se han producido hasta la actualidad.

Los hallazgos

En 1991 durante el dragado de la ría del Oria, la draga encontró unos restos de madera de una barco en el fondo de la ría. Conocido el hallazgo por información personal del buzo que trabajaba en el dragado pudo saberse que para continuar con el dragado debía destruirse el pecio localizado. Ante tal circunstancia, el autor de estas líneas con el apoyo económico y la autorización de la Diputación Foral de Gipuzkoa redactó el correspondiente proyecto de excavación y recuperación de urgencia del pecio que se llamó Orio I.

La excavación se realizó a la vez que el dragado, dado que la empresa que la llevaba a cabo no accedió a detener el trabajo durante la intervención arqueológica basándose en razones exclusivamente económicas. Lo cual quiere decir que la draga trabajaba desde la superficie mientras los arqueólogos investigaban en el fondo marino sin mantener ningún área de seguridad entre ambos.

Durante la excavación se detectó otro pecio, el Orio II de comienzos del s.XVI, que se encontraba ante grave riesgo de destrucción por el dragado, por lo que también era necesaria su investigación y recuperación antes del dragado.

Por ello, fue excavado al año siguiente, en las mismas circunstancias que el anterior, es decir con la misma dirección arqueológica, con la autorización y promoción de la Diputación Foral de Gipuzkoa y a la vez que el dragado de la ría. Durante la excavación del mismo pudo observarse la presencia de otro pecio, el Orio IV que al no peligrar su integridad física por encontrarse fuera del área de dragado se

consideró que era preferible que permaneciera “in situ” ya que no estaba afectado por el impacto de las obras.

Al año siguiente de la excavación del pecio Orio II y durante el control periódico que la Sociedad de Investigación Submarina INSUB lleva a cabo en los dragados del río Oria para la extracción comercial de arena se detectó un cargamento de lingotes de hierro datados entre mediados del s.XV y mediados del XVI, probablemente manufacturado en las herrerías de la zona. En la excavación que se llevó a cabo no se registraron restos de barco asociados al cargamento.

Legislación

Según la Ley de Patrimonio Cultural Vasca los restos arqueológicos pueden estar protegidos según tres figuras legales diferentes: Yacimientos declarados; Yacimientos inventariados y Zonas de presunción arqueológica.

En los tres primeros casos para cualquier intervención arqueológica o no, que se vaya a llevar a cabo en ellos, el promotor de la misma debe solicitar autorización al Departamento de Cultura de la Diputación Foral del Territorio Histórico correspondiente y presentar un proyecto arqueológico previo.

La zona de la desembocadura del río Oria donde se han llevado a cabo las obras del puerto citado no está protegida arqueológicamente por la Ley a pesar de que se haya producido en ella el hallazgo de cinco pecios desde 1992 y que históricamente ha sido una importante vía de navegación fluvial.

Impacto y arqueología

El Departamento de Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, promotor de las obras, redactó el año 2000 un proyecto para la construcción de un puerto pesquero en la margen izda del río Oria. Al no gozar la zona ninguna

Figura 1: Vista en la que se puede observar cómo el tablestacado metálico del muelle ha cizallado la estructura del barco sin romper el resto del maderamen





Figura 2: La popa, por encontrarse más cercana al centro del río estaba más expuesta a su abrasión fluvial que el resto del pecio, por lo que apareció también más deteriorada - sin embargo, fue suficientemente significativa para marcar tipología y cronología al pecio

protección arqueológica no se contempló en dicho proyecto ninguna actuación arqueológica. La Diputación Foral de Gipuzkoa, teniendo conocimiento del proyecto de dichas obras y a la vista de los antecedentes arqueológicos submarinos de la zona puso en conocimiento del departamento promotor del Gobierno Vasco la necesidad de redactar un proyecto arqueológico.

El impacto arqueológico creado por las obras suponía la destrucción total del pecio Orio IV que fue descubierto en 1992, por lo que en el proyecto arqueológico redactado por el autor de estas líneas se planteaba la necesidad de su investigación, recuperación integral y su posterior conservación. En este sentido, es oportuno apuntar que la filosofía que se ha mantenido en todos los proyectos arqueológicos redactados por el autor de este texto plantea mantener “in situ” los pecios y proceder a su excavación solo para evitar la destrucción de los restos arqueológicos o cuando es el único método para desvelar una laguna fundamental del conocimiento.

Tras 10 días de trabajo de prospección por dragado y al no aparecer el pecio, la empresa da por terminados los trabajos de localización y por lo tanto se da por cerrada la investigación arqueológica.

Sin embargo, una vez terminada la totalidad de obras del puerto y tras 8 meses de abandonada la intervención arqueológica, la máquina excavadora saca del fondo los primeros restos del pecio buscado a 20m de distancia de la zona prospectada por los arqueólogos al comienzo de la intervención.

A partir de este momento se acomete la excavación proyectada, esta vez, sin interferencia de las obras.

Secuencia de los trabajos

Comenzada la excavación y durante los tres primeros días se procedió a labores de eliminación de materiales ajenos al pecio. A medida que las primeras piezas de la arquitectura naval fueron surgiendo del fondo arenoso se fueron etiquetando por el riesgo que se corría que las mismas se desplazasen por acción de las corrientes.

Todo el interior del barco estaba cubierto de mineral de hierro que se fue depositando en sacos de m3, que se fue extrayendo a la superficie y transportando juntamente con las piezas de la arquitectura del pecio, al depósito de desalinizado. Para esta función se empleó el embalse fluvial de la ferrería de Agorregi del siglo XVIII, hoy en día restaurada y en activo situada a unos 8 Km de distancia. Posiblemente esta misma ferrería es a la que iba dirigido el mineral cuando en el siglo XVI zozobró el barco que la transportaba.

Hay que destacar que el área excavada corresponde aproximadamente a los 2/3 del total ya que fue cortado verticalmente por el tablestacado metálico exterior del nuevo muelle construido, por lo que el tercio restante del barco quedó bajo el relleno del muelle pesquero.

Como en el caso de los pecios anteriores, en el transcurso de estas obras finales del nuevo puerto la misma máquina saca los restos de un nuevo pecio, el Orio V compuesto en principio de planchuela, palanquilla y otros derivados básicos del lingote de hierro, lo que da una idea del potencial arqueológico de la zona. Este nuevo pecio ha quedado intacto en el fondo del agua y el Gobierno Vasco se niega a iniciar cualquier investigación arqueológica previa a los dragados que se siguen realizando en la ría, por lo que, de nuevo su protección dependerá de la iniciativa privada.

Descripción del pecio

Las características fundamentales del Orio IV no difieren básicamente de las de los otros dos barcos de los pecios localizados desde 1992 en la misma ría del Oria y que correspondientes también a embarcaciones venaqueras renacentistas.

Se trata de una embarcación de tipología de patache venaquero, arrufero o chumaquero, empleados para el transporte de mineral a lo largo de la costa.

Su longitud máxima desde el codaste hasta el actual tablestacado del muelle, es decir de la parte visible es de 7,40m

Su anchura máxima existente, que corresponde a la zona más cercana al tablestacado es de 5m. aprox.

Se trata de una embarcación de madera construida con sistema varenga-genol, casco de tracas a tope de 3 cm de grosor y forro interior a base de un granel de tracas sueltas de roble que cubre un espacio algo mayor que el ocupado por las varengas de cuenta.

La única carlinga que ha llegado hasta nosotros se encuentra implantada sobre la sobrequilla en la zona de varengas de cuenta. En la misma iba alojado un mástil del que no ha aparecido rastro alguno en la excavación. Esto no quiere decir que la embarcación no habría podido llevar aparejado otro mástil asentado sobre una posible carlinga flotante, de los que tampoco hay rastro alguno.

La popa es plana y su codaste se une a la quilla con dos pernos de hierro.

La quilla no es de sección constante desde proa a popa. Su

tipología de aletas de asiento con la traca de aparadura y su extremo de popa con talón es propio del s/ XVI y el referente más inmediato lo tenemos en el ballenero vasco San Juan hundido en 1565. Posiblemente nos encontremos ante su pariente más cercano desde el punto de vista tipológico y cronológico.

La carga del barco está compuesta de mineral de hierro, mayoritariamente de goetita o campanil con una riqueza en hierro del 75% y el resto de limonita y otros.

La carga estimada de mineral teniendo en cuenta la cantidad extraída del barco y de su alrededor, además de la que teóricamente debe permanecer en el mismo enterrada dentro del muelle, puede calcularse entre 30.000 y 33.000 Kg, es decir entre 600 y 660 quintales. Dicho tonelaje se sitúa entre las máximas cargas habituales en embarcaciones de tipo Patache que frecuentaban el puerto de Muskiz, hipotéticamente punto de origen del mineral.

Material arqueológico mueble

Entre los escasos restos hallados en el pecio caben destacar:

- Cerámica procedente de tres piezas diferentes. Uno de los tipos es una cerámica clara vidriada en verde posiblemente procedente de Saintonge, Francia. Otro tipo corresponde a cerámica clara con vidriado caramelo y el otro grupo de fragmentos pertenecen a una pieza de gres, también de procedencia foránea.
- Dos fragmentos de una misma cuerda.
- Calafate en masa.
- Calafate entre tracas con restos vegetales, posiblemente cáñamo.
- Un calzado de cuero. Ha sido investigado en los laboratorios de Parcs Canadá por Stephen Davis y se ha encontrado un claro paralelismo con el calzado procedente de las excavaciones de Red Bay y ha sido datado entre 1560 y 1570.

Referencias al San Juan

Respecto a la arquitectura del barco podemos señalar analogías muy interesantes con la nao ballenera vasca San Juan, hundida en 1565 investigada y excavada por Parcs Canadá en Red Bay, Labrador, Canadá y con las otras tres naos halladas en la misma bahía desde 1980. Dos razones esenciales fundamentan este paralelismo:

Se trata de embarcaciones construidas en el País Vasco y en la misma época. Por lo que, aunque las esloras y los usos de los diferentes barcos sean distintos, la esencia conceptual del diseño y la forma tradicional de construir definen y fundamentan las distintas manifestaciones de una única arquitectura vernácula como:

- La unión entre ligazones de cuadernas se produce por escarpes en cola de milano y cabilla.
- Las últimas tracas del granel se terminan con escoperadas que se rematan con entremiches para cerrar las claras e impedir la entrada de agua y objetos a la sentina.

- La quilla que no es de sección única en toda su longitud sino que tiende a buscar la traca de aparadura con mayor o menor vuelo a lo largo de la misma.

Los datos que el ORIO IV es capaz de ofrecer suponen un precioso complemento científico para la investigación de la Arquitectura naval vasca del S/XVI que se está llevando a cabo en Canadá pues la tipología naval de los barcos hallados en ORIO no existe en aquel País. Así mismo, el escaso pertrecho hallado en estos barcos supone un inestimable material arqueológico comparativo para la investigación canadiense como es el caso del zapato arriba mencionado, que constituye el único de la época hallado hasta la fecha en el País Vasco.

Conclusión

Se trata de la investigación de urgencia y salvaguarda llevados a cabo con gran dificultad física y administrativa, de varios pecios del s. XVI afectados por obras promovidas por el Gobierno Vasco, en una ría carente de protección legal para los restos arqueológicos a pesar de constituir una de las vías fluviales de navegación de mayor tradición histórica del Territorio Histórico de Gipuzkoa

Es el periplo de un barco que en 1530 transportaba una carga de mineral que sería transformado en hierro en las ferrerías de este enclave del País Vasco para, una vez manufacturado ser exportado a todo mundo. Sin embargo, un percance hizo que su viaje quedase interrumpido muy cerca de su destino y desde entonces ha permanecido oculto como un testigo mudo de la historia.

Gracias a la arqueología ha sido posible que sus restos hayan vuelto a la vida 475 años después, que su carga inicialmente de mineral se haya visto aumentada considerablemente con toda la preciosa información, producto de la investigación llevada a cabo por iniciativa privada y que aquel corto viaje que no logró terminar se convierta en un derrotero infinito a través del mundo.

Figura 3: Croquis de la planta del barco sin el granel, donde se ve la estructura y el casco del barco - a la izquierda del mismo se aprecia la ataguía del muelle pesquero recién construido

