

El Pecio de Urbieta (Gernika) País Vasco

Manuel Izaguirre

Centro de Investigación Submarina INSUB

Palacio del Almirante Okendo

Spain

La ría de Gernika ha constituido una de las vías de penetración fluvial más importantes y antiguas de la costa vasca.

Aunque su desembocadura, haya estado históricamente obstaculizada por barras fluctuantes de arena, su estuario protegido de los vientos dominantes de NW por el cabo de Matxitxaco y la isla de Izaro han sido determinantes para que haya constituido de siempre, un atractivo náutico de penetración a las tierras del interior ya que su profundidad la ha hecho navegable hasta la Villa de Gernika, a más de 6 Km del mar.

Los registros más importantes de la antigüedad de la navegación por esta ría se producen en los asentamientos de época romana de Portuondo o Forua. A partir de entonces debemos remitirnos a las referencias documentales sobre la ruta comercial mediante barcos venaqueros y gabarras de carga variada hasta Gernika y los puertos de los municipios de la ría. La presencia de las ferrerías y la actividad de los habitantes de esta cuenca destinada a la transformación del hierro, es fundamental a la hora de valorar la importancia de la navegación por la ría y la actividad portuaria.

Legislación

El Estatuto de Autonomía del País Vasco consensuado entre el Gobierno español y el vasco reconoce entre otras, como competencias exclusivas de la Comunidad Autónoma Vasca, la Cultura y el Patrimonio histórico, artístico, etnográfico y arqueológico.

En el ejercicio de las competencias asumidas el Gobierno Vasco dictó la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco para regular las actividades entorno al Patrimonio cultural.

Según la Ley de Patrimonio Cultural Vasca los restos arqueológicos pueden estar protegidos según tres figuras legales diferentes:

- Bienes Arqueológicos Declarados.
- Bienes Arqueológicos Inventariados
- Zonas de Presunto Interés Arqueológico

Para cualquier intervención 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.

Por otro lado y a la vista de los valores naturalísticos de la ría de Gernika y toda la cuenca del Urdaibai, la UNESCO la declaró Reserva de la Biosfera en 1984, cuya protección se regula por la Ley de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai dictada por el Gobierno Vasco el 6/7/89. Sin embargo, no existe ninguna protección arqueológica específica para dicho Parque con el objeto de proteger a priori los posibles hallazgos relacionados con la navegación fluvial, teniendo en cuenta los hallazgos ya aparecidos y la tradición histórica en la materia.

Impacto y arqueología

En 1998 dieron comienzo unas obras de encauzamiento del río Oka en las inmediaciones de la villa de Gernika, en los parajes llamados “Urbieta” y “Portuzarra” (en lengua vasca significan “lugar con dos canales” y “puerto antiguo”



Figura 1: Vista cenital de la excavación; a la derecha se encuentra la popa y a la derecha se puede apreciar un corte transversal del barco causado por la excavadora en las obras previas de encauzamiento del río Oka

respectivamente). Al no gozar la zona de ninguna protección arqueológica preventiva no se contempló en el proyecto de obras ninguna actuación arqueológica.

Ante tal situación un arqueólogo que habitualmente trabajaba en la comarca alertó al Ayuntamiento la peligrosa situación de indefensión del patrimonio arqueológico municipal de la zona donde se iban a acometer obras públicas. A consecuencia de la denuncia el Ayuntamiento tomó la afortunada decisión, sin que la ley le obligase a ello, de habilitar un presupuesto especial para proceder a un control arqueológico de las obras que habían comenzado.

Descripción del hallazgo

En julio de 1998, a 4 m bajo tierra y lodo en la confluencia del arroyo Golako, afluente de la margen izquierda de la ría de Gernika, la retroexcavadora que construía una escollera de canalización del río destruía parcialmente, pero a la vez descubría un pecio de la segunda mitad del siglo XV que se convertía en el único barco medieval existente hasta la fecha en el País Vasco, al que se le dio el nombre del topónimo del lugar, "Urbieta".

El impacto arqueológico creado por las obras suponía la destrucción total del pecio Urbieta recién descubierto, puesto que el muro de encauzamiento debía colocarse en el lugar del pecio. Por ello, una vez alertadas las instituciones municipales y provinciales, la Diputación de Bizkaia determinó la necesidad de excavar y recuperar el pecio, para lo cual Manu Izaguirre, autor de este texto y Luis Valdés, arqueólogo de la zona redactaron el correspondiente proyecto de intervención arqueológica en el que se planteaba la excavación, investigación y recuperación integral para la posterior conservación del pecio.

La embarcación reposaba en una orilla con una suave pendiente hacia el actual curso del agua sobre una secuencia de capas de gravilla erosionada de mineral de hierro alternadas con otras de arena y fango que cubría el pecio, lo que atestigua una actividad importante de trasiego de este mineral en la zona.

Todo ello nos induce a pensar que los restos de mineral depositado de la embarcación pudo responder al periodo en que el casco estuvo abandonado hasta llegar a la situación en que apareció. Sin embargo tampoco podemos descartar la tesis de que la embarcación pudiese dedicarse, con una frecuencia indeterminada al transporte de mineral.

Tras la excavación pudo observarse que el barco estaba varado sobre su banda de babor que a pesar de su abatimiento guardaba todas sus tracas desde la quilla hasta la regala. De la banda de estribor solo quedaban restos de la traca de aparadura y de alguna otra traca que se encontraban abatidos hacia el interior de la banda de babor.

La parte central del barco y en una extensión de aproximadamente 1/3 de la eslora fue destruida por la retroexcavadora que lo descubrió. Las piezas más sólidas pudieron recuperarse, sin embargo muchos detalles constructivos se perdieron en aquel sector como la carlinga y el sistema de asiento del mástil.



Figura 2: Para extraer el pecio en bloque, del fango del río fue necesario separarlo del lecho por medio de una pantalla horizontal de tubos que cortaba el terreno



Figure 3: Una vez separado el bloque con el pecio, del lecho de fango fue necesaria una gran grúa para cargarla en un camión especial de altura regulable

Figura 4: Tras una cuidadosa fase de limpieza del pecio comenzó la operación de dibujo y toma de detalles del resto arqueológico, imprescindibles para la elaboración de los planos reales y de formas hipotéticas de la arquitectura del barco



La morfología general del barco corresponde una arquitectura de casco en “tingladillo”, forma constructiva empleada hasta mediados del s/XVI y que supone el sistema constructivo de “casco antes” teniendo en cuenta que el casco se construye antes que la estructura de cuadernas que la sustentará, una vez terminado. Por el contrario, desde principios del s/XVI hasta nuestros días se ha recurrido al empleo del sistema “tope” en la construcción en madera, que necesita construir las cuadernas antes que el casco, proceso llamado “casco despues”.

Extracción

Durante el proceso de excavación pudo observarse la gran dificultad de desmontar el barco para su extracción del yacimiento debido a la gran cantidad y excelente consistencia de los clavos de reviro que cosían las tracas del casco en tingladillo. La alternativa de cortar todos los clavos suponía una agresión arqueológica excesiva, por lo que se decidió proceder a la extracción el pecio en bloque, a pesar de la gran dificultad que representaba y el costo de la operación, su posterior consolidación y restitución final de formas.

Para ello, se excavó entorno al barco hasta una profundidad de 1,6m en una extensión suficiente de maniobra para colocar bajo el mismo y por perforación una secuencia de tubos horizontales paralelos, formando un plano horizontal de corte del terreno existente bajo aquél. Conforme se fue excavando el contorno y teniendo en cuenta la inconsistencia del terreno formado por fangos y arena, existente bajo el barco se construyó un cinturón perimetral del bloque formado por el barco y la cama de tierra, de una altura de 60cm elaborado con tabla de madera y estructura metálica

El plano horizontal de tubos así formado también sirvió para crear la base del bloque de tierra sobre el que se apoyaba el barco, que una vez reforzado con una estructura metálica, una grúa de gran potencia lo extrajo hasta un camión de altura regulable que transportaría el conjunto hasta un almacén provisional cerca del punto del hallazgo.

Tratamiento y restitución de formas

Tras la eliminación de la materia ajena al barco como fangos, arenas y estructuras de consolidación, el barco se alojó en una jaula metálica e introdujo el conjunto en la tina de tratamiento de conservación por PEG 4000, hasta una temperatura de 60° y una concentración del 75%, donde permaneció por espacio de dos años.

Una vez el tratamiento terminado y comprobadas las mediciones de peso y longitud de las probetas testigo del tratamiento se procedió a la eliminación del exceso de PEG y su embalado para el transporte del barco al astillero donde se procedería a la restitución formal del casco.

En el proyecto global del barco de Urbieta se establecía que el aspecto final del mismo para su utilización museográfica correspondería a la del resto arqueológico recuperado, con la forma que tuvo en su vida operativa como barco. Para lo cual se restituyeron las curvaturas propias del mismo. Sin embargo, como el resto arqueológico cubría los 2/3 de la banda de babor de todo el barco, a efectos didácticos

era imprescindible completar simbólicamente el resto de la embarcación para lo que se recurrió, por un lado, a crear unas finas cuadernas de inox que sustentaba exteriormente el casco. Y por otro, unas delgadas llantas longitudinales del mismo material en la dirección de las tracas, daban una sensación más real del volumen de la embarcación.

En dicho proyecto de restitución de formas y tomando otros ejemplos de ámbito mundial, se apuntaba la conveniencia de recurrir a reproducciones comparativas a tamaño real u otra escala, que permitiesen mostrar al visitante los detalles del barco, su pertrecho, carga y aspectos de la vida a bordo. La colocación de la maqueta junto al resto arqueológico permitiría la comparación inmediata de ambos modelos y dar un sentido más comprensible a unos elementos líneas casi inexpresivos para un gran público

Para llegar a restituir las formas originales fue necesario elaborar los planos hipotéticos de la embarcación a partir del dibujo de excavación de los restos y los dibujos en laboratorio de cada una de las piezas. Todos ellos sirvieron para obtener las plantillas de unos mamparos provisionales interiores y otros complementarias exteriores, lo que permitió presionar lentamente unos contra otras para conseguir las formas originales del barco.

El levantamiento de planos de los restos del barco fue ejecutado por Aurelie Montagne, Joao alves y Miguel Aleluya y su investigación arquitectónica fue dirigida por Eric Rieth. La redacción de planos de la forma hipotética original se debe al arquitecto naval Marc Ginisty. El tratamiento de conservación fue dirigido por Anna Jover en colaboración con Caterina Agüer y la restitución de formas fue ejecutada por Xavier Agote y su equipo. La coordinación general del proyecto fue llevada a cabo por Manu Izaguirre.

Terminado el proceso, el barco fue entregado al museo marítimo de la ría de Bilbao el 9 de Enero de 2006 donde será expuesto, siete años y medio después de su hallazgo en Gernika, a escasos kilómetros de Bilbao. Toda la operación ha sido posible gracias a la iniciativa privada y voluntad y buen criterio de instituciones locales y territoriales, entre cuyas competencias no se encuentra la prevención legal arqueológica del Territorio de Bizkaia.

Conclusión

El pecio Urbieta constituye un hallazgo de primer orden por tratarse del único barco de esta época y tipología, localizado hasta la fecha en la costa Cantábrica. Esta circunstancia, permitirá y a la vez obligará a los especialistas en la materia a buscar las relaciones y líneas evolutivas entre su forma constructiva y las diferentes tradiciones de la arquitectura del Atlántico septentrional.

Entre este grupo de especialistas hay que destacar el colectivo de investigación canadiense de Parc Canadá que se encuentra centrado en el estudio del ballenero vasco del s/XVI, San Juan. Para ellos el pecio Urbieta constituye el único testimonio de arquitectura naval de origen vasco anterior al citado ballenero, lo que le confiere un valor extraordinario y una dimensión cultural no solo local sino internacional.