

La aventura del ballenero San Juan y la arqueología subacuática

JOSU BILBAO CÁMARA

En el año 1565 el ballenero San Juan se hundió en aguas del Atlántico Norte, en la costa de lo que más tarde se denominaría Canadá. En 1978, arqueólogos canadienses encontraron el pecio del San Juan en Red Bay, localidad situada en la provincia canadiense de Terranova y Labrador. La excavación arqueológica submarina y la investigación exhaustiva de todas y cada una de las piezas del barco fueron un hito importante en el mundo de la arqueología subacuática, y el pecio del San Juan se convirtió en la estructura de barco del siglo XVI mejor investigada del mundo.

En la primavera de 1565, el ballenero San Juan partía desde el puerto de Pasajes, en Guipúzcoa, rumbo a las aguas de Norteamérica. Pasaia, debido a sus peculiares características naturales y su ubicación estratégica, era uno de los principales puertos balleneros del siglo XVI desde donde, en aquellos días, zarpaban grandes expediciones marítimas para la pesca de ballenas y balcalao.

Su construcción fue similar a la de otros muchos balleneros de la época, para la que fue utilizada principalmente la madera de roble, de mediano tamaño, con 200 toneladas de arqueo, y 20,9 m de eslora y 7,5 m de manga. Contaba con tres mástiles y tres cubiertas, y tenía capacidad para transportar sesenta marineros y cinco chalupas balleneras (pequeña embarcación de apoyo a la pesca de la ballena).

Tras surcar el océano Atlántico, atracó en la bahía de Terranova, a la que los vascos de aquellos días llamaban

Butus o *Buytes* (Red Bay, Labrador), situada en el estrecho de Belle Isle. En aquella pequeña bahía donde solían atracar unos 10-12 balleneros con una tripulación total de unos 1.500 hombres que la visitaban cada año, fue cuando en octubre de 1565, justo antes de retornar la nave a su puerto base en España cargada con casi mil barricas de aceite de ballena, le sorprendió una fuerte tormenta mientras fondeaba que causó su naufragio. Por fortuna, no hubo víctimas que lamentar y los miembros de la tripulación pudieron volver sanos y salvos a casa en otros balleneros.

En 1978, Parks Canada, la Agencia del Gobierno de Canadá dedicada a gestionar el patrimonio cultural y natural canadiense, encontró, a diez metros de profundidad, los restos de la San Juan en Red Bay. Se encontraba, gracias a la baja temperatura del agua y al proceso de sedimentación, en muy buenas condiciones de conservación, a pesar de haber transcurrido varios siglos desde su hundimiento. Por ello, el ballenero español se ha convertido en una fuente imprescindible para el conocimiento de la construcción naval de la época, a la que los arqueólogos y científicos canadienses dedicaron casi tres décadas de análisis de los restos encontrados. Con la excavación arqueológica submarina y la investigación exhaustiva de todas y cada una de sus piezas el barco fue un importante descubrimiento arqueológico subacuático y por ello el pecio del San Juan es la estructura de barco del siglo XVI mejor investigada del mundo.

Es tal el detalle descriptivo de los cinco tomos que conforman las conclusiones del estudio arqueológico que sus estas han podido ser utilizadas como base para la elaboración del proyecto constructivo y su posterior aprobación por la Capitanía Marítima de Pasaia. Esta singularidad ha sido igualmente reconocida por la UNESCO, que viene utilizando el símbolo de este pecio para representar a todo el patrimonio cultural subacuático del mundo.

.\ Pasaia y la construcción naval

Durante gran parte del siglo XVI, las naos –como la San Juan– representaban el principal buque utilizado para el transporte marítimo comercial entre Europa y América. Su gran capacidad de carga, con unos coeficientes de afinamiento elevados, le permitían transportar en bodega casi mil toneles de aceite de ballena, combustible necesario para garantizar la iluminación de la mayoría de las capitales europeas y por ello este comercio se convirtió en uno de los principales tráficos comerciales de la época.

Toda esta actividad de construcción naval, durante los siglos XVI, XVII y XVIII, tuvo al puerto de Pasaia como el gran protagonista. Considerado, desde entonces y hasta ahora, como uno de los puertos más seguros del Can-

tábrico, fue utilizado para la construcción de toda la gama de buques de la época, desde embarcaciones de pesca y cabotaje, a naos de medio porte como la San Juan, además de grandes navíos de guerra para la Real Armada –de hasta 1.683 toneladas de arqueo–, así como fabulosas fragatas para el comercio de la Compañía de Caracas.

Para hacerse una idea de la importancia que el puerto de Pasaia ha tenido en la historia de la construcción naval de aquella época, basta fijarse en el creciente número de astilleros que jalonaban la bahía en el año 1700, en el que llegaron a existir hasta seis gradas de otros tantos astilleros, algunos de titularidad real, otros municipales o gestionados por manos privadas.

.\ El Museo Astillero “Factoría Marítima Vasca”

Casi cinco siglos después del hundimiento de la San Juan, en 2014, la Asociación Albaola pone en marcha el maravilloso proyecto de abrir, en el mismo puerto de Pasaia, la “Factoría Marítima Vasca”, un interesante museo astillero donde se trabaja en la construcción de una réplica científica del ballenero San Juan, creándose en torno a este proyecto lo que Albaola ha denominado Red San Juan.

La agencia gubernamental Parks Canada ha sido la encargada de los trabajos arqueológicos e investigación del pecio rescatado, y ha sido la que ha aportado la información que ahora está siendo la base para la construcción de la réplica de la nao San Juan en el puerto de Pasaia. La réplica de la nao es un proceso único en el mundo pues se está realizando con las mismas técnicas utilizadas en el original construido en el siglo XVI, para lo que se han recuperado oficios y materiales actualmente perdidos y que antaño fueron tan importantes para el desarrollo social y económico.

Todo en la nave, desde la materia prima hasta la tecnología utilizada en la nueva construcción de la San Juan, es un proceso de revitalización y dinamización del patrimonio cultural y el universo marítimo, con ella se colabora en la recuperación de los oficios del pasado que vuelven aportando nuevos conocimientos ya olvidados y, quién sabe, si un nuevo futuro. Un trabajo en red, “la Red San Juan” que no se limita a la costa o a los trabajos del astillero, sino que es mucho más que eso.

También forman parte de ella nuestros bosques, los robles del valle de la Sakana (Navarra), antiguamente ya trasmochados y utilizados para la construcción naval, de los que se extraen y se trabajan las diferentes piezas del barco; los abetos del valle de Salazar en la selva de Irati (Navarra), utilizados también históricamente para mástiles y vergas; la pez o el alquitrán de los pinos de Quintanar de la Sierra (Burgos), e incluso la sidra gipuzkoana como principal bebida de aquellas travesías marítimas. Todo ello vuelve a cobrar vida y se activa para la nueva construcción de la nao ballenera en Pasaia.

Todo ello ha contribuido a que este proceso de construcción en la Factoría Marítima Vasca cuente con el patrocinio de la UNESCO, siendo el primer y, por ahora, único barco al que se le ha otorgado tal reconocimiento.

Sin limitarse al objeto final, es decir al barco ballenero, con este proyecto se ha puesto en valor todo el proceso de construcción y la divulgación del proyecto haciendo participe de él a toda la sociedad, siendo esta una de sus prioridades. Por ello la Factoría está diseñada para recibir visitas y que toda persona que se acerque a sus instalaciones pueda disfrutar en directo de todo el proceso, desde los trabajos de carpintería de ribera en la elaboración de las piezas hasta el ensamblaje de estas en el gran cobertizo de madera donde se está alzando la nao. La Factoría también cuenta con un espacio museístico en el cual se contextualiza el hundimiento y el descubrimiento de la San Juan, la pesca de la ballena llevada a cabo por los vascos en Norteamérica y la industria naval vasca en el siglo XVI. Razones por las que

hoy en día, a pesar de su breve recorrido, este museo-astillero ya se ha convertido en uno de los atractivos culturales más visitados del País Vasco.

Podemos afirmar que la construcción de la nao San Juan del siglo XVI es todo un acontecimiento para los amantes de la cultura marítima, un proceso único y una gran oportunidad para volver la mirada al pasado, descubrir un universo tecnológico y marítimo que estaba olvidado pero que ahora se está recuperando gracias a la labor de la asociación Albaola desde el puerto de Pasaia. ■

Bibliografía

- ✓ Robert Grenier, Marc-André Bernier, Willis Stevens: *"The Underwater Archaeology of Red Bay Basque Shipbuilding and Whaling in the 16th century"*. Parks Canada.
- ✓ Odriozola Oyarbide, Lourdes: *La construcción naval en Gipuzkoa siglo XVIII*. Diputación Foral de Gipuzkoa.