



MARÍTIMAS

ITSASOKOAK



ITSASmuseum

Núm.
01
ENE 2021

*Ez eman hautatzeko, ni hemen geratuko naiz.
Olatu berde eta urdinen artean*

Kirmen Uribe



INTRODUCCIÓN

Presentamos *Marítimas/Itsasokoak*, el Boletín de Itsasmuseum Bilbao, una plataforma para profundizar, de forma sencilla y divulgativa, en temas clave de la cultura y el patrimonio marítimo de Bizkaia, así como de nuestra propia actividad museística.

Todos los números de *Marítimas/Itsasokoak* contarán con una serie de secciones fijas en las que se tratarán recurrentemente, temas directamente relacionados con Itsasmuseum Bilbao y otros, del ámbito marítimo, en general. Los diferentes artículos, escritos por personas especializadas en la materia, ofrecerán 1º información de las diferentes piezas que conforman la colección, destacando, en cada ocasión, una pieza, ya sea por su valor patrimonial, o por haber sido restaurada o donada, 2º recogerán las distintas exposiciones temporales del museo y 3º los avances técnicos del proceso de restauración científico que se está realizando en el *Nuevo Anchústegui*, el pesquero de gran porte más antiguo que se conserva en Bizkaia, a través de Erain, nuestro proyecto de recuperación de la carpintería de ribera. Y 4º, para finalizar, en cada una de estas publicaciones, seleccionaremos, alternativamente, historias de mar, artículos o entrevistas a personas, estrechamente vinculadas al mar, que queramos reconocer o que merezcan un análisis o una reflexión.

Con este primer número de *Marítimas/Itsasokoak*, Itsasmuseum Bilbao comienza esta travesía con ilusión, humildad y rigor, con el objetivo de seguir creciendo y transmitir tanto la misión como la labor que desarrolla el museo marítimo de Bilbao.

¡Avante!

Jon Ruigómez Matxin
Itsasmuseum Bilbao

LA PIEZA. Sección destinada a poner en valor la colección marítima de Itsasmuseum, a través de la pieza destacada, la pieza restaurada o el bien recibido en donación

Modelo naval del buque *Artagan Mendi* Izaskun Etxaniz Epelde

El modelo del buque *Artagan Mendi* forma parte de la exposición permanente de Itsasmuseum gracias a una cesión de la Diputación Foral de Bizkaia, institución que se había

hecho cargo de la colección de la Naviera Aznar (heredera de la Naviera Sota y Aznar). Se puede visitar en la zona del museo dedicada a la construcción naval en acero y astilleros de Bizkaia. Se trata de un modelo completo construido a escala 1:50 y que se presenta dentro de un mueble-vitrina con molduras de madera.

Realizada simultáneamente o con escasa posterioridad a la construcción del *Artagan Mendi*, se trata de una fiel réplica del buque, lo que le confiere un gran valor técnico y documental. Este tipo de modelos eran, a menudo, encargos que realizaban los propios astilleros para ofrecérselos al armador o navieras propietarias como obsequio,



cuyo destino, con frecuencia, eran las oficinas o salas de reuniones de los altos cargos de las navieras.

La construcción del *Artagan Mendi* fue un hito en la historia de la industria naval vasca. Construido en Bilbao en el Astillero Euskalduna, en 1917, fue dotado con todos los avances tecnológicos de la época, convirtiéndose además en el buque más grande construido hasta ese momento en el País Vasco. Fue la construcción número 39 del astillero y el primer buque que se construyó en grada, estrenando así la grada número 1 del astillero (ubicado en el mismo lugar donde actualmente se encuentra el Palacio de Congresos y de la Música Euskalduna). Supuso el fin de las construcciones en dique seco en el Astillero Euskalduna, que se destinarían a partir de entonces a labores de reparación. Entre sus peculiaridades destacaba el mascarón que lucía a popa, una imagen de la virgen de Begoña con dos ángeles, algo inusual en los buques mercantes.

Su botadura, el 9 de junio de 1917, fue todo un acontecimiento popular, que reunió a más de 30.000



personas. Cuentan las crónicas de la época que un grupo de obreros llevaron a hombros al presidente del astillero, Ramón de la Sota y Llano, quien la misma mañana de la botadura, anunció un regalo de 5 pesetas por trabajador, y el aumento de los salarios en un 15%.

Fue el tercer y último buque escuela de la Naviera Sota y Aznar, tras el *Ama Begoñakoa* y *Eretza Mendi*, donde los futuros oficiales de la naviera recibirían su formación. Pero también era buque mercante, un buque convencional para carga seca, con cuatro bodegas, que se fletaba para el transporte de todo tipo de mercancías. Se trataba de un barco de vapor a hélice, de acero, con máquina de triple expansión de 2.000 H.P., y 121,9 metros de eslora, 16,31m. de manga, 8,56m. de puntal, de 5.717,63 to-

neladas de registro bruto y 12.000 toneladas de desplazamiento en línea de carga. Su construcción finalizó el 12 de octubre de 1917 y dos días más tarde, partió de Bilbao en su viaje inaugural hacia Mozambique, llevando a bordo a la primera promoción de alumnos.

Con el estallido de la Guerra Civil en 1936, navegó durante un tiempo bajo pabellón republicano, con la bandera británica, administrado por compañía inglesa Mid-Atlantic Shipping Company. En mayo de 1939, mientras estaba confinado en Avonmouth, en el canal de Bris-

tol, fue entregado al bando nacional y devuelto a Bilbao. A partir de entonces pasó a ser propiedad de la Naviera Aznar y fue rebautizado con el nombre de *Monte Nuria*. Bajo ese nombre navegó como buque *tramp* en tráficos de gran cabotaje y altura, transportando principalmente cargas a granel, hasta el año 1964, cuando acabó sus días desguazado en Santurtzi. ■

[Ir a la colección](#)



ERAIN. Sección en la que dar cuenta de la evolución del proyecto Erain y en concreto, de la restauración del *Antxustegi*

Estado de situación del *Nuevo Anchústegi*

Erain

Uno de los pilares de una restauración científica es la documentación, labor que se está llevando a cabo en un Libro Diario y en las correspondientes Memorias Anuales, cuyas ediciones de 2018 y 2019 están colgadas en la web www.itsasmuseum.eus.

El año 2020 comenzó con el interior en la zona del puente, así como las cuadernas y las vagras. Respecto a la cubierta de proa se empezó por preparar la madera para la misma cortando y regruesando las tablas respetando la escuadría como el fragmento que apareció de forma casual, lo cual ha sido muy afortunado.

Se han terminado de colocar los baos con sus correspondientes escuadras, que corresponden a toda la zona de proa hasta llegar al puente. En zonas donde el durmiente presentaba pérdidas sustanciales de fibra leñosa se han realizado injertos con sus formas almenadas, de modo que acojan las cabezas de los baos reforzando totalmente su encastre, así como la estructura del barco. Dichas cabezas se han labrado manualmente para poder realizar la cola de milano que llevan.

Se han colocado dos mamparos nuevos réplica exacta del original que se conserva en la embarcación, aplicando la metodología tradicional de carpintería de ribera.

En la banda de babor se han ido colocando todas las tablas que han sido necesarias para sustituir todas aquellas que no era posible conser-



var. No se quita ninguna tabla que pueda ser conservada por mucho trabajo que dé hacerlo, bien sea a base de injertos o de consolidaciones puntuales y con los materiales y técnicas adecuadas para ello.

Todas las tablas que se han puesto nuevas llevan un proceso previo de protección antixilófagos, se pintan en sus caras internas y una vez fijadas se enmasillan entre ellas. Antes de pintar todas las tablas se lijan concienzudamente.

También este año se ha realizado la brazola del tambucho de proa y el de la bodega.

Se ha considerado realizar una pieza de refuerzo por el interior del cintón en el costado de babor por ser esta una de las zonas deterioradas a consecuencia del intento de izada con eslingas de la embarcación en una etapa anterior.

En todo momento de la restauración del *Antxustegi*, hay trabajos que se repiten de manera sucesiva, como son la eliminación de madera que presenta deterioros de distintos elementos, esto lleva implícito la tarea de sacar todos los clavos



oxidados y que no aportan ningún refuerzo al contrario perjudican la madera forma irreparable. En los orificios que quedan se introducen espiches de madera para reforzarlos, la aplicación de fungicidas y el pintado con esmalte sintético para su protección.

Todos los trabajos anteriores fueron realizados hasta que llegó el periodo de confinamiento con motivo de pandemia. Tras el parón obligatorio se reanudaron los trabajos, empezando a trabajar sin la ayuda del voluntariado lo que tiene repercusión en la evolución de la restauración.

Con la vuelta a la "normalidad", reanudamos las labores de restauración en la embarcación. Comenzamos con el saneado de óxidos y pintado del puente, así como de los viveros. Eliminamos y saneamos el

embonado de proa para poder colocar los baos de proa y empezar a colocar la cubierta.

En la banda de babor se ha trabajado de forma intensiva en su forrado, consiguiendo cerrar casi en su totalidad este costado. Este trabajo implica además de la colocación de las tablas del forro, la restauración de las cuadernas y la colocación de algunas piezas nuevas de estas.

Capítulo aparte tiene la popa, ha sido una intervención técnicamente muy compleja al tener que curvar las tablas de cuatro centímetros de espesor, respetando en todo momento, su distribución, reparto y forma original.

Para hacer la nevera, se ha forrado con tarima de Elondo, tal y como se hacía en su época, los costados, mamparos y techo del espacio del barco dedicado a este fin.

En el costado de estribor se sanean los trancañiles y el cintón. Además, se forra con tarima de Elondo el mamparo del camarote de proa.

Se sanea la banda de estribor y se comienza a colocar las nuevas

tablas de cinta, esto conlleva el procedimiento habitual de desinfección y protección, así como la colocación de nuevas cuadernas.

Finalmente destacar que todo el proceso de restauración científica que se está llevando a cabo gracias a las aportaciones de la Diputación Foral de Bizkaia, así como al resto de Patronos de Itsasmuseum y la colaboración de empresas y Asociaciones, como Baskegur (Asociación profesional representativa del sector forestal madera vasco e la madera de Euskadi), Fundación Gondra Barandiarán, pinturas Juno, Fundación Otxarki, Asociación Itsaslagun. Además, por segundo año hemos accedido a la subvención para la puesta en valor del Patrimonio Marítimo del Gobierno Vasco. Y cómo no, agradecer la participación del equipo multidisciplinar creado para la restauración del *Nuevo Antxustegi*. ■

[Más sobre Erain](#)

LA TEMPORAL. Sección en la que profundizar en algún aspecto relacionado con la exposición temporal del momento

No eran 18

Julián Díaz Alonso

Cuando hace dos años en Itsas-museum Bilbao comenzamos la producción de la exposición *J. S. Elcano. Tras la huella*, uno de los criterios que deseábamos transmitir era el carácter colectivo de aquella gran aventura que culminó con éxito de la mano del ilustre marino de Getaria. La solitaria Nao *Victoria* nunca hubiera llegado a Sevilla si no hubiera realizado buena parte del viaje con el apoyo (navegar en conserva, se decía entonces) de las otras cuatro naos. Es más, jamás se hubiera siquiera planteado aquella expedición si antes otros muchos navegantes no hubieran desbrozado el camino

hasta conseguir alcanzar el lejano Río de la Plata. Y, aunque la circunnavegación fuera un logro indiscutible de la corona de Castilla y de sus navegantes, la experiencia de los curtidos marinos portugueses en la Carrera de Indias resultó providencial para el éxito de la expedición. Es decir, que los miles y miles de marinos que participaron en las navegaciones previas de ambas coronas, Castilla y Portugal, pusieron su grano de arena para que la Nao *Victoria* pudiera lograr su objetivo. Y es injusto que no se les recuerde.

No obstante, hay un grupo de marinos para los que el olvido resulta especialmente sangrante. Se trata de los 12 tripulantes de la Nao *Victoria* que quedaron presos en la isla de Cabo Verde. Basta consultar cualquier mapa de la circunnavegación para cerciorarse de que en Cabo Verde ya habían dado la vuelta al mundo, viajando siempre hacia el Oeste. Allí se habían percatado del error en un día derivado de haber completado el giro al globo terrestre, aunque todavía no sabían las causas exactas de ese desfase. Para más inri, estos doce marinos que Juan Sebastián, se-



guro que con gran pena, no pudo socorrer, son los mismos que, tras varios viajes con el batel, trajeron los alimentos que permitieron a los que se habían quedado a resguardo en la Nao *Victoria* pudieran disponer de alimentos frescos. Sin ellos, hubiera sido imposible recuperarse del escorbuto que amenazaba con liquidarlos a todos.

En aquel tiempo no se hizo diferencia entre los dieciocho y los doce. De hecho, Martín Mendez, escribano y contador, que fue uno de los doce que quedaron atrapados, recibió del emperador un título semejante al de J. S. Elcano, que le acredita a él también, como primer circunnavegador.

Además, si observamos el paquete con las nóminas que preparó

la casa de la contratación, observamos que ambos grupos están entremezclados configurando un lote de treinta hombres que reciben el mismo tratamiento. A todos ellos se le cuenta el sueldo...” hasta 8 de septiembre de 1522”, como rezan literalmente sus nóminas.

Cabe deducir, pues, que el olvido de los doce de Cabo Verde se produjo en fecha posterior (señalemos de paso que en realidad habían quedado presos trece hombres, pero el número trece era un nativo de las islas del Clavo al que a efectos de la circunnavegación no lo tenemos en cuenta porque, por razones obvias, solo había hecho el viaje de vuelta).

Cierto día, por una serie de casualidades, fui a ver si la empresa



te eran las nóminas de cada uno de ellos y un mapa de la primera circunnavegación, que años antes había publicado un historiador de extraordinario prestigio, Juan Gil, que no tenía relación alguna con nuestro proyecto, para garantizar la asepsia.

Guinness World Records tenía registrado algún record de la vuelta al mundo y me encontré con la sorpresa de que, efectivamente, tenía un apartado para la primera circunnavegación. En él aparecía registrado el record de la *Nao Victoria* como primer navío que dio la vuelta al mundo, pero no figuraban los marinos que habían completado el viaje. El record, en aquel tiempo, figuraba como cerrado. Es decir, que no se admitían nuevas propuestas.

En Elkano Fundazioa discutimos el tema y decidimos intentar que la empresa Guinness admitiera el record de los navegantes que completaron el viaje de la *Nao Victoria*, y, ya de paso, decidimos reivindicar el papel de los otros doce. Para ello preparamos la documentación que consideramos imprescindible. La más importan-

El proceso fue impecablemente guiado por los profesionales de la Fundación, y el objetivo deseado fue alcanzado con éxito. De ahora en adelante, no serán dieciocho sino treinta los que primero dieron la vuelta al mundo. ■

HISTORIAS DE MAR. Sección con artículos de temática marítima o entrevistas de personas relacionadas con el mar

***Ibaizabal* el primer vapor de la matrícula de Bilbao**

Juan María Martín Recalde

El primer vapor matriculado en Bilbao, lo hizo en mayo del año 1852 y lo compró D. Pedro Antonio de Errazquin en Baiona (Francia), con el nombre de *Javier N° 2*, a D. Enrique Pauc, como socio de los Sres. "Pauc Hermanos", quienes a su vez lo habían comprado en Burdeos, al Sr. F. X. de Ezpeleta y al capitán del vapor Sr. Picón, donde daba servicio de pasaje por el río Garona con el nombre de *Clemence Isaure*.

Con este nombre, *Clemence Isaure*, había sido bautizado, con toda pompa, por el obispo de Toulouse, en el río Garona, en mayo del año 1843.

En la compra, quedaba constancia de que sería por cuenta del Sr. Pauc el traslado de Baiona a Bilbao del vapor, después de una minuciosa revisión de su casco, caldera y máquina, en el astillero de Urt y en caso de que fuera necesaria alguna reparación, los gastos correrían por cuenta del vendedor. El vapor se pintó de nuevo y se le cambiaron telas y tapices.

Se matriculó en Bilbao para hacer el servicio de pasaje de Bilbao a Portugalete y, el Sr. Errazquin, le puso el nombre de *Ibaizabal*. Además de los pasajeros que llevaba a su bordo, siempre se la veía subir y bajar la Ría con algunas lanchas a remolque.

Aunque la compra se hizo a nombre del Sr. Errazquin, los verdaderos propietarios, sumaban más de 25, entre compañías y particulares, todos del comercio de Bilbao, como Sres. Epalza e Hijos, Ybarra Mier y Cº, Luciano Urigüen, Joaquín Mazas, Etc.

D. Enrique Pauc se comprometía a llevar el vapor a Bilbao a primeros de mayo, quedando él como responsable del gobierno del buque,



Acuarela de Roberto Hernández

haciendo viajes de Bilbao a Portugalete, durante 15 o 20 días, hasta formar un capitán y un maquinista para sustituirle.

El barco era un gran lanchón o carroza de vapor, con dos cámaras, una a proa y otra a popa y la máquina en medio y, arqueaba 24 y $\frac{1}{2}$ toneladas de 20 quintales (el quintal equivalía a 100 libras castellanas, 46 kilos, por lo cual la tonelada tenía 920 kilos). Su precio fue de 64.100 reales de vellón.

Tenía muy poco calado, lo que le hacía ideal para la navegación fluvial, sobre todo en Bilbao por el problema de los Churros, como llamaban a los altos fondos de cantos rodados que había en la Botica Vieja, pero este escaso calado, le hacía poco seguro para la navegación en mar abierta.

Al venir de Baiona, tuvo una avería a la altura de Lekeitio, que casi causa su naufragio, teniendo que entrar de arribada a dicho puerto, con el auxilio de lanchas pescadoras.

Hubo problemas al matricularlo en Bilbao, por cuestiones de aduanas, pero al final empezó a dar servicio entre las dos villas, Bilbao y Portugalete, los sábados y domingos y fiestas señaladas. El viaje costaba 4 reales en la cámara de popa y 3 en la de proa y tenía de duración algo más de una hora, frente a las 3 horas que invertían, en el mismo, las carrozas que lo hacían a la sirga y remo.

La verdadera duración de estos viajes era un tanto incierta, por las continuas averías en caldera y máquina, ya bastante trabajadas. Esto se traducía en tiempos de inactividad para su reparación y, fue causa de que la gente, con imaginación y cariño, le apodara *Manusar* (Manu el viejo). Este apodo que se puso al vapor *Ibaizabal*, ha dado pie a que algunos articulistas consideraran que eran dos vapores diferentes. Ni en la Escribanía de Marina de Bizkaia, ni en la Capitanía Marítima de Bilbao, hay re-

gistro de un vapor con el nombre de *Manusar*. Queda claramente reflejado en el artículo del periódico "El Avisador Bilbaíno" del sábado 30 de abril de 1853.

Al mismo tiempo de la llegada de nuestro *Ibaizabal* a Bilbao, se matriculó en Santander el vapor *Duque de la Conquista*, que allí apodaban *Maliaño*. Hacía un viaje semanal de Santander a San Sebastián con escalas en Santoña, Castro Urdiales y Bilbao y, una vez de pasada la peligrosa barra, pensó su armador, que sería buena idea hacer una pequeña escala en Portugalete, para recoger pasaje y transportarlo a Bilbao y, a la vuelta hacer lo mismo y dejar el pasaje en Portugalete. Como era una forma de buscarse la vida, haciendo la competencia a nuestro *Ibaizabal*, la gente le apodo *Bisimodu*.

En junio de 1857, hay una reclamación de cantidades, por parte del maquinista del vapor, el francés, D. Eduardo Lubray a D. Joaquín de Mazarredo, por la cantidad de 1,500 reales de vellón, por la compostura del *Ibaizabal*. Esto quiere decir que no había personal preparado en Bilbao para ejercer esta tarea.

En mayo de 1857 salió a subasta, adquiriéndolo D. Fructuoso José de Belloqui, vecino de Bilbao, quien solicita permiso para poner una caseta, para expedir los billetes y una farola en el embarcadero del vapor, cerca del jardín grande.

El 17 de julio de 1858 pasan la barra de Portugalete, para inscribirse en la matrícula de Bilbao, los vapores *Nervión* y *Vizcaíno Montañés*, el primero para dar el mismo servicio que el *Manusar* y el segundo para hacer viajes a Santander. En la noche del 24 de agosto de 1858, chocaron ambos vapores, el *Manusar* y el *Nervión* en Olaveaga, al parecer por ir el *Manusar* sin luces, quedando este en tan mal estado, que ocasionó su retirada.

Esto hizo que, su verde casco quedara arrumbado en algún lugar del río y olvidado por todos.



[Ir al artículo completo](#)

J. S. ELKANO. TRAS LA HUELLA



Hasta el 11 de abril

ZURA ETA URA



Hasta el 26 de septiembre

¡Date de alta en la **Comunidad Itsasmuseum**
y suscríbete a nuestra newsletter!

www.itsasmuseum.eus

HORARIO

De martes a domingo

11:00 - 19:00

¡SÍGUENOS EN REDES!



ITSASMUSEUM BILBAO

ACTIVIDADES DE INVIERNO

Visitas guiadas para familias

(Menores a partir de 12 años)

Sábados y domingos de 17:00 a 18:00

Talleres infantiles (4-11 años)

Sábados y domingos de 12:00 a 13:30

Exposición Playmobil

“Historia de la navegación”

Hasta el 11 de abril de 2021