



Urpekari bat *Orio IV*
ontziaren arrastoak
ikertzen.

LUIS MARIA NAYA

Urpeko ondare arkeologikoa

Iragana berreskuratzen

Galeoi handietatik familiarteko txalupetara, jatorri, kolore eta tamaina askotako itsasontziak pasa izan dira Euskal Herriko uretatik. Bertako porturen bat izan dute askok abiapuntu zein helmuga, beste askok une baterako geltoki besterik ez; eta izan dira itsaso zabalean ustekabeko bidaiaren amaiera garratza topatu dutenak ere. Arrazoi ugari hondora dezakete ontzi bat eta ondoren, Kantauri Itsaso zakarra arduratzen da egur eta burdina pixkanaka hondar bihurtzeaz. Dena den, alga artean bada oraindik historiako kapitulu hauen testigantza ematen duen aztarna ugari.



Baiona: Enbor bat hustuta egindako piragua
Biarritz: Belaontzia, ipar ornatzak, mahai-tresnak
Hondarribia: Pieza eromatarak, pezio bat, brontzezko piezak, lau jainko klasiko irudikatzen, zeramikak, anforak, txanponak, aingurak, kanoiak
Pasaja: kanoiak
Donostia: kanoiak, burdinazko jaurtigaia, aingurak, XVII eta XVIII. mendeetako beirazko botilak, pezioak, pipa, zeramikak

Orio: Bost mea-ontziren pezioak, eztainguzko piberra
Getaria: Nabigazio konpasa, XV eta XVI. mendeetako bi txanpon, kanoi balak, egurrezko ontzi baten egitura, XVI. mendeko urka fandestar baten zama, 1638an hondoratutako ontzileriarene hondakina, mea-ontzi baten zamaren zati bat, bale hezurak, aingurak
Zarautz: 1874an urperatutako petrolio-ontzi alemaniarren pezioa

Zumaila: Egurrezko zatiak, XVIII eta XIX. mendeetako zuaker eta itzeak
Mutriku: Kanoi balak
Gernika: XV. mendeko Urbietako pezioa
Pientzia: Erromatar txanponak
Bakio: Kanoiak
Bilbo: Aingurak, kateak
Portugalete: Erromatar txanponak

PORTUGALETETIK (Bizkaia) atera zen *Padosa* belaontzi suediarra. 1878an eraiki zuten eta 60 metroko luzera eta 860 tonako pisua zuen. Ekaitz gogor batek astintzen zuen 1907ko abenduaren 14ko ilunabar hura. Haizearen zakartasunak oso zail egiten zuen olatu erraldoien artetik bide egitea eta Martin Björk kapitainak berehalako erabakiren bat hartu behar zuen, hamaika pertsonako tripulazioa ez bazuen arriskuan jarri nahi. Bide erdian Biarritzeko hondartzan aterbe hartzea erabaki zuen. Baina kapitainak ez zekien Saint Martin gaineko faroa aldatu zutela eta hondartzarantz zuzendu zenean, zorigaitzoko harkaitzezko labarra topatu zuen hondar xehea beharrean. Garai hartako argazki batean ageri denez –ikus ondoko irudiak–, hondartzatik bertatik ikusi zuten hainbat bizilagunek belaontzi dotorea, ur gainean mantentzeko borrokan, baina itsasoa hain zakarra izaki, natura erraz gailendu zen. Gau ilun hartan, tripulazioko hamaika gizonetatik lauk bizia galdu zuten eta orduz geroztik, herri lapurtarrek plaza batek *Padosa* izena darama gau hartan zendutakoen omenez.

Itsasontzi suediarra bezalako pasarteak ez dira gutxi izan Euskal Herriko kostaldearen historian. Duela 2000 urte baino gehiago, itsaso bidez ere iristen ziren erromatarak euskal herrietara, eta bertako biztanleekin egindako harremanek, *Lapurdum* (Baiona), *Oiasso* (Irun-Bidasoa) eta *Menosca* (agian Zarautz) bezalako herriak sustatu zituzten. Lehen portu eta dikeak ordukoak dira, luraren aberastasuna itsaso bidez ateratzeko eraikiak. Hurrengo mendeetan arrantza eta merkataritza indarra hartzen joan ziren

Euskal Herrian eta ontzigintzak urte oparoak bizi izan zituen, batez ere XV. mendetik aurrera. Euskal itsasgizon asko itsasoan eta itsasoarentzat bizi zirela jakinik, Aranzadi Zientzia Elkarteko Ana Benitoren iritziz, “normala da hogeimendeko jarduera honek arrastoa utzi izana nola itsas azpian, hala lur lehorrean ere, adibidez portuetako estruktura zaharretan”.

Duela 35 urte konturatu zen Manu Izagirre urpeko ondarea zaintzeko duen garrantziaz. Lanbidez Ondare Historikoko teknikaria da Gipuzkoako Foru Aldundian, baina aldi berean, urpeko ondarea ikertzeaz arduratzen den INSUB elkarteko sortzaileetako bat ere bada. “Itsasoa jende askoren eskura egon izan da eta hortik datorkigu hemen hainbeste ontzi mota egoitearena. Ontzi horiek noizbait hondoratu eta bertan uzten dira”, dio Izagirrek. Diru gehiagorekin urpean askoz ere aurkikuntza gehiago egingo lirakeela uste du.

INSUB eta Aranzadi Zientzia Elkarrekin dira Euskal Herriko urpeko ondarea gehien ikertu dutenak. Aurkikuntza kopuruari dagokionez, bi taldeak ados daude generik aberatsenak Gipuzkoan daudela: Hondarribiako Higer lurmuturra, Donostiako badia, Orioko itsasadarra eta Getaria ingurua. Kostaldeko gune ezberdinen ikuskartzeak antolatzen dituzte, pixkanaka ikertutako eremua zabalduz, baina gehienetan aurkikuntzak ustekabean egiten dira. 1945. urtean esaterako, *Marichu* baporearen azpiak Donostiako badian zerbait jo zuen. Jabea urpera jaitsi zen ea zer zen ikustera eta bere harridurarako, zenbait kanoi aurkitu zituen.



Goiko irudian, *Padosa* belaontzi suediarra ekaitzari aurre eginez. Behekoan, itsasontziaren hondakinak Biarritzeko hondartzan.

“Orió IV”, kirol portuak zapalduta

Bilatzen dena izaten da aurkitzeko zailena, urpekaritzan behintzat. Hori dio Manu Izagirrek behin eta berriz. Eskuineko argazkiak erakusten duen bezala, patu horrek zapalduta bukatu zuen *Orió IV* ontziaren erdiak, egin berri duten Orioko portu berriko hormaren azpian. Inguru hartan aurkitutako aurreko beste hiru ontziek (*Orió I, II* eta *III*) laugarrenaren pista emana zuten eta portu berriaren eraikuntza lanak hasi baino lehen hor nonbait zegoela bazekitenez, Eusko Jaurlaritzari lanak atzeratzeko eskatu zioten INSUB taldekoek. Behin lanak geldituta, erlojuaren aurka aritu ziren urpekariak burdin eta egurrezko altxoraren bila, baina egunak joan egunak etorri, Orioko itsasadarrean ez zenez ezer ere agertu, lanak ezin zituztela hainbeste atzeratu iragarri zieten Portuen Departamentutik. Handik gutxira, lanean zerabilten makina batek ontzi zaharrenekin egin zuen topo ustekabea. Berehala jarri zuten Izagirreraren taldea jakinaren gainean eta hauek euren ikerketa egin zuten, ahal zuten neurrian behintzat. Itsasontzia *Orió IV* izendatu zuten arkeologoek, XVI. eta XVIII. mendeen artekoa, bere burdin mineralaren zama alboan zuela, aurkitua izateko zain.



LUIS MARIA NAYA

“Alde batetik, ikertzeari utzi izana gaitzets liteke, baina bestetik, barkua aurkitu eta guri abisua eman izana ere ongi dago”, oroitzen du Izagirrek herrarik gabe. Orioko portu berria egiteko lanek erdiz erdi harrapatu zuten barkua eta urpean geratu da betiko, erdia behintzat murruren azpian duela. “Pena da barkua erditik moztu izana, baina ez dut uste saihestea posible zenik, egungo legeekin ez behintzat”. Urpeko ondare historikoarekiko dagoen interes eta errespetu faltaren adibidetzat hartu du gertaera hau zenbaitek.

Hala ere, Ana Benitoren hitzetan, “egia da Gipuzkoan aurkitu izan direla aztarnarik gehienak, baina hori, nagusiki Gipuzkoan ibili izan garelako da. Ziur nago hemendik aurrera beste probintzietan ere aurkikuntza gehiago egingo ditugula”.

Hain zuzen, aurkitutako ontzirik zaharrena Gernikan (Bizkaia) topatua da, XV. mendearen

bigarren erdikoa. 1998an, itsasadarraren kanalizazioan konponketa lan batzuk egiten ari zirela, makina batek aurkitu zuen. Mineral eta lurrez estalirik zegoen lurpean lau metroko sakoneran eta aurkikuntza egin zuen makinak zati bat birrindu zion ustekabea. Indusketa lanak aurrera eramateko, dike bat eraiki zuten eta ikerketa eremua lehorrean utzi zuten. Ikerketek ez dute argitu ea



ANA BENITO

ANA BENITO



Hondarribian aurkitutako brontzezko pieza erromatarrak.

gainean zituen mineral horiek bere zamaren parte ziren, edo denboraren eraginez korrontek ekarritakoak.

Honez gain, Getarian aurkitutako urka flandestarrak aipamen berezia merezi duela uste du Ana Benitok: “Getariako Udal Artxi-boetan dokumentazio lana egiten ibili ginen, baina Lehenengo Karlistaldian erre egin zuten, hainbat hutsune zituen. Horrek bultzatuta, Madrilgo Ontzi Museora eta Simancaseko Artxibo Orokorra joan ginen agiri bila”. Dokumentazio lana egin ostean, 1992tik aurrera dena egiaztatze aukera izan zuten, egin zituzten indusketa kanpainetan hainbat aurkikuntza egin baitzituzten. “Zerbait azpimarratu behar banu, XVI. mendearen hasierako urka flandestarra aipatuko nuke, arkeologiaren ikuspuntutik ikaragarria izan zen gure uretan hori aurkitzea”.

Lapurretak buruhauste

Gure hondartzetan surfa indarra hartzen ari zen unean, ez ziren oraindik gehiegi urpeko jantziarekin eta hegatsak oinetan olatuen azpian ibiltzeko zaletasuna zutenak. Orain hogeita hamar urte, inor gutxi zuen aire konprimatuko botilarik etxean eta jarduera hau aparteko gauza zela esan daiteke. Egungo egoera oso bestelakoa da ordea, eta urpekariak edo urpekaritza ikastaroak oso ohikoak dira. Arrazoi hori medio uste du Izagirrek bere garaian aurkitu zituzten gauzak ez lituzketela egun aurkituko. “Jende asko ibiltzen da ur azpian eta zerbait aurkitzen dutenean, zer den ere jakin gabe, hartu eta etxera eramaten dute oroigarri gisa”. Ana Benitok ere behar hori ikusi zuen Arantzadira sartu zenean: ordurarte aurkitua zena aztertu, eta batez ere, urpekariekin harremanetan jarri hauek beren kasara aurkitu zutena aztertzeke. “Uretatik ateratako materialaren parte handi bati argazkiak atera eta aztertu, marraztu eta katalogatzea lortu nuen”, dio donostiarrak.

Ia eremu guztietan bezala, urpeko arkeologian ere eragina du aurrerapen teknologikoak. Orain arte ikerketak gizakia iristen den

hotela
Atxaspi

Bittiria kalea 24 • 31770 LESAKA
Tel.: 948 637 53 • www.atxaspi.com

Legeak korapilo

Herrialde baten ur eremuan aurkitutako ontzi bateko merkantzia norena den erabakitzeak, nazioarte mailan hainbat burukomin eragin izan ditu azken urteetan. Adibide batekin argiago ikus liteke gaiaren konplexutasuna. Jo dezagun XVII. mendean barku holandar batek barku ingeles bat urperatu zuela Espainiako uretan, Kantabriako kostan. Ontzia enpresa frantziar batek aurkitzen badu, eta kultura aztekari dagozkion urrezko figuraz beterik badago, gauza korapilatsua da urrea norena den erabakitzea. Gainera, kultura azteka gaur egungo Mexiko herrialdean koka litekeenez, herrialde amerikarrak ere izango luke erreklamua egiteko aukera.

Honelako arazoak konpondu eta urpeko ondarea babestuko lukeen gutun bat idatzi asmoz, UNESCOk 1996 eta 2001 urte bitartean mundu mailako konferentzia bat deitu zuen. Ondorio batera iritsi ziren: ontzia eta karga, urperatu zen momentuan zeraman banderarenak izango dira, baina urpetik ateratzeko baimena egun dagoen ur eremuko agintariek eman behar diote.

Manu Izagirreren ustez ere, ez da erraza arazo hauek konpontzea. Bere ustez, herrialde jakin baten ontziren bat aurkitzen den momentuan herrialdea jakinaren gainean jarri behar da. Hala ere, urrea tartean denean, gaia zaildu egiten dela dio, alde guztien interesa asko handitzen baita. Ez da Euskal Herriaren kasua, Bizkaiko Golkoan nabigatzen zuten barkuak ez baitziren Amerikarekin merkataritzan jarduten. Atlantikoaren bestaldetik zetozen galeoiak Andaluziara joaten ziren han kargatutako urre, zilar eta bitxiek.

lekura mugatzen ziren, 50 metro sakon, gutxi gorabehera. Orain, aire konprimatuko botilek bere garaian ekarritako iraultza atzean geratzen hasiko da laster, urpekontzi robotizatuak eskaintzen dituzten enpresen eraginez. Hala ere, oraindik garestiegiak dira zerbitzu hauek ikerketa talde gehienentzat. “50 metrotik behera, itsasoa ez da hainbeste mugitzen eta hor, egunen batean gauza asko izango da aztertzeko. Zeresana izango dute urpekontzi robotizatuak, baina egun, garestiegiak dira zerbitzuok guretzat”, dio Manu Izagirrek.

UNESCOk, 2001 urtean Parisen hitzartutako agirian, “larriki kezkatua” dagoela dio urpeko ondare kulturala jasaten ari den esplotazio komertziala dela eta, “bereziki, hau saltzea, lortzea edo elkartrukatzea helburu duten jardura batzuegatik.” Izagirre ere kezkatzen dute *altxor bilatzailer* bezala ezagutzen diren enpresek, baina hauei lan egiten uzten dieten gobernuek ere erantzukizun osoa dutela dio. “Gaizki dago pentsatzea enpresa horiek direla gaiztoak eta gainontzeko guztiak zintzoak; nonbait barkuren bat dagoela jakinez gero, kontrol bat eraman behar du estatuak, eta askotan, dirua tarteko izaten denez, ez du eramaten”.

“Jende asko ibiltzen da ur azpian eta zerbait aurkitzen dutenean, zer den ere jakin gabe, hartu eta etxera eramaten dute oroigarri gisa”

MANU IZAGIRRE



ANA BENITO

Getarian pieza arkeologiko bat ur azalera ateratzen.

“Barkuak: nire pasioa izan dira, eta oraindik ere badira; aurkitzen dugun itsasontzi bakoitzak ilusio handia egiten dit, bakoitza mundu bat da”. Hitz horiek Javier Mazpule Aranzadi Elkarteko kidearenak dira. “Nire aitak umetan Pasaiaiko portura eramaten ninduen itsasontziak atzera eta aurrera ikustera, hortik datorrik zaletasuna”. XX. mendeko hondoratzeaz arduratzen da bereziki. “Askotan Erdi Aroko gauzen bila joaten gara gauzen bila, baina XX. mendea jada historiaren parte da, egungo gazteek ezagutu ez duten mundu bat”. Egin duen lanen bat nabarmentzekotan, *Gulstav Trader* merkatal ontzi daniarrekin egindakoa aukeratu luke. 1979ko abenduan motoreak huts egin eta Jaizkibelgo (Gipuzkoa) harkaitzak jo zituen. Zegoen lekura heltzeko zailtasunak medio, hor geratu zen barkua eta Aranzadiko kideak zortzi urte igaro zituen naturak barkua nola deusezten zuen aztertzen. “Kapitainaren giltzak eta baita zenbait telegrama ere berreskuratzea lortu nuen; egun, 3.000 tona zeramatzan barkuaren arrastorik ez dago, motorra ikus daiteke, baina nik badakidalako non dagoen, bestela ez da ikusi ere egiten”.

Egungo urpeko arkeologiaren egoera zertan hobe litekeen galdetuta, Aranzadiko Benito eta Mazpulek ez dute dudarik: “Gure ondarea biltzeko urrezko aukera baten aurrean gaude. Bost

Euskal arrastoak kanpoan

Euskal Herriarekin lotura zuzena izan duten aurkikuntzak ere egin dira gure kostaldetik urrun. Bat aipatzearren, 1978an Quebecen, Red Bay badian ontzi baten arrastoak aurkitu zituzten. Baleen atzetik zebilen *San Juan* ontzia dela diote ikerketek, Pasaiaiko ontziolan egina. Selma Huxley ikerlariak aurkitutako dokumentu batzuek diotenez, 1565ean hondoa jo eta urperatu egin zen, ekaitz baten erdian. Quebecoko uretan denbora bat pasa eta Europara itzultzeko prest zegoen, bale-koipez beteriko mila barrikaz kargaturik.

Indusketek itsasontzia identifikatzea erraztu dute, XVI. mendeko euskal ontzien egiturarik osoena du eta koipe arrastoak zituzten ehunka barrika zituen ganberetan. Tripulazioaren objektu pertsonalez gain, kanoi txiki bat, aingura eta lema aurkitu dituzte, besteak beste.

Hala ere, aurkikuntza gehiago ere egin izan dira. Pasaian Habanako Konpainiarentzat eraikitako *San Martin* ontzia aurkitu zuten Txilen. Irlandan berriz, Espainiako Itsas Armada Handiko (1588) euskal ontzi batzuk aurkitu zituzten, *Santa Maria de la Rosa* kasu.

Gulstav Trader ontzi daniarraren eboluzioaren lekuko izan zen Javier Mazpule. Beheko irudian, 1979an Jaizkibelen harkaitzak jo zituenetik denbora gutxira ateratako argazkia. Eskuinekoan, barku bera urte batzuk beranduago.

JAVIER MAZPULE

urte hauetan jada egurrezko azken barkuak urperatu edo birrindu egingo dituzte, baita portuetan dauden zenbait garabi zahar ere; berandu baino lehen berreskuratu behar ditugu”. Izagirrek, berriz, egungo legediari buruz hitz egin digu: “Bakarrik gaude honetan, ea noizbait agintean daudenen interesa pizten den eta hau garaiz salbatzen dugun. Orion lau itsasontzi agertu dira eta gauza jakina da oraindik gehiago ere badaudela, baina ondare kulturalako gune izendatzen ez den bitartean, denak daude arriskuan”. Lege zorrotzagoak eskatzen ditu donostiarrak.

Beren hastapenei buruz solasean, irribarra ateratzen zaie hiruei eta esperientziak ematen duen segurtasunetik begiratzen dute denboran atzera. Lehen aldiz urpean sartu zirenetik, ordu asko igaro dituzte Izagirre, Benito eta Mazpulek olatu artean. Urte hauetan guztietan hamaiaka aurkikuntza eta ikerketa egin dituzte euskal kostaldean, eta oraindik ere urpean zain daudenak erreskatatzen jarraitzeko asmo irmoekin dabilta. Arkeologia historikoan aditu, urpeko historialariak dei dakieke, alga artetik gure historiako pasarteak ur azalera ateratzeaz arduratzen baitira. ■

JAVIER MAZPULE

