



UNSAIN AZPIROZ, José María: "El Untzi Museoa-Museo Naval y la protección del patrimonio flotante", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 483-486.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

El Untzi Museoa - Museo Naval y la protección del patrimonio flotante

José María Unsain Azpiroz

Untzi Museoa-Museo Naval

El barco, artefacto de construcción hueca y estanca que permitió al hombre cuestionar su condición de bípedo terrestre, supuso, en su evolución y múltiples variaciones, un logro tecnológico de gran impacto en la historia de las civilizaciones. Como vehículo capaz de desplazarse por la superficie de las aguas, el barco posibilitó el acceso a nuevas fuentes de alimento y abrió un flujo de intercambios que hicieron del mar vía de comercio, comunicación y conocimiento además de espacio de confrontación bélica en el que se dirimirán —decisivamente a veces— muchas ambiciones políticas y coloniales.

La trascendencia histórica de este producto del ingenio humano es un hecho que, por obvio, no necesita mayor argumentación y que justifica plenamente el esfuerzo realizado en los países conscientes de su tradición marítima por conservar testimonios materiales representativos del ámbito naval. Existen, sin embargo, en el mundo, diversas áreas geográfico-culturales que pese a contar con un notable pasado marítimo han prestado escasa o nula atención a su patrimonio naval. Esta apreciación, aplicable al conjunto de los países ibéricos, sirve también, por supuesto, para el País Vasco. Incidiendo en estas carencias Julio Caro Baroja supo poner el dedo en la llaga en un texto publicado en 1974:

«Los ingleses conservan como reliquias gloriosas algunos barcos de guerra de tiempos pasados y tienen una documentación abundante sobre otros. Países con tradición menos marinera no son menos devotos de tal clase de reliquias. ¿Y aquí? Aquí, es decir, en tierra vasca, poco o nada. Algo en el Museo Naval de Madrid. Algo conservado en alguna casa señorial, como la de los Churrua en Motrico, que antes fue la de los Gaztañeta. Extraño tradicionalismo el nuestro: siempre verbal, conceptual. Nunca expresado en amor material, físico, al pasado»¹.

Diez años más tarde Juan Carlos Arbex volvería sobre el tema refiriéndose al ámbito pesquero:

«La era del vapor duró poco. Apenas treinta años. Y si hay algo que lamentar en su desaparición es el hecho de no haber sabido conservar ni un solo ejemplar. A nadie se le ocurrió sacar del agua al último de los vaporcitos haciendo así un bello servicio a la Historia del pueblo vasco. Lo mismo sucedió con las viejas boniteras y mucho nos tememos que igual pase con las embarcaciones de madera que todavía podemos ver en los puertos»².

La limitación del espacio expositivo, característica compartida por la mayoría de los museos vascos, es posiblemente una de las razones que ayudan a explicar semejante desatención, pero en ningún caso sirve para justificarla. Nuestros museos se han limitado a evocar el pasado naval por medio de maquetas de embarcaciones, sin percatarse, al parecer, de que el modelo a escala es simplemente un sistema de representación y aproximación, un remedo miniaturizado de la realidad que en ningún caso puede equipararse al objeto real. Las instituciones encargadas de velar por la integridad del patrimonio histórico no supieron ver que los criterios aplicados a la conservación de palacios, iglesias, ermitas y otros elementos del patrimonio mueble e inmueble, eran asimismo válidos para las embarcaciones de interés cultural.

La primera iniciativa de recuperación de una embarcación de época que tiene lugar en el litoral vasco corrió a cargo de Itsas Begia, asociación privada con sede en Ciboure preocupada por la conservación del patrimonio marítimo local. En 1987 esta agrupación vasco-francesa supo sacar partido

1. CARO BAROJA, J.: Prólogo a CHAPA OZAMIZ, Alfonso: *Primer catálogo de modelismo naval en Vizcaya*, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1974.

2. ARBEX, J.C.: *Arrantzaria*, Petronor, Bilbao, 1984, p. 59.

de una legislación estatal favorable y por el precio simbólico de un franco adquirió el buque atunero-sardinero *Louis Leopold*, construido en los años 50.

Si bien en la fase inicial de elaboración del proyecto museístico que dio origen al Untzi Museoa-Museo Naval de la Diputación Foral de Gipuzkoa no se planteó en absoluto el desarrollo de un trabajo encaminado a la protección y recuperación de embarcaciones —las maquetas ocupaban un lugar central en el proyecto—, la constatación de lo evidente, es decir, de que ni en Gipuzkoa ni en Bizkaia existía ninguna institución que viniera trabajando sistemáticamente en dicha esfera patrimonial, indujo a una reconsideración de objetivos que llevó a hacer de la misma uno de los principales ámbitos de actuación del centro.

El trabajo del Museo Naval en este campo puede decirse que dio comienzo en 1991 —año de apertura al público—, aun cuando en 1989, durante la fase de montaje del centro, ya se efectuó alguna intervención puntual como fue la adquisición en Martutene de una gabarra del río Urumea. Tomando como referencia la experiencia en materia de salvaguarda del patrimonio flotante de países como Francia, Gran Bretaña, Holanda o los países escandinavos, el Museo se planteó la necesidad de efectuar un inventario del patrimonio flotante del litoral vasco y de dar comienzo al trabajo de protección y recuperación de aquellas embarcaciones que ofrecían de entrada un alto interés histórico o antropológico.

La primera intervención destacada tuvo por objeto la protección de la *Jaizkibel*, draga construida en los astilleros Euskalduna de Bilbao en 1933.

«A través de la prensa el Museo Naval tuvo conocimiento en junio de 1991 de que la draga *Jaizkibel*, propiedad de la Junta de Obras del Puerto de Pasajes, iba a ser subastada. Algunas de sus piezas iban a ser utilizadas para la realización de una monumental escultura diseñada por Ricardo Ugarte de Zuriarrain que sería costeada por la Junta del Puerto de Pasajes (...) Ante el interés que mostraba el Museo Naval por la conservación de la draga y el apoyo manifiesto de la AVPIOP (Asociación Vasca del Patrimonio Industrial y la Obra Pública), la Junta de Obras del Puerto de Pasajes aseguraba no encontrar posibilidad legal alguna para suspender la convocatoria de subasta. La posibilidad sin embargo terminó por aparecer. Ante la inmediatez del desguace, la AVPIOP, a instancias del Museo Naval, procedió a solicitar al Gobierno Vasco la incoación de un expediente para declarar la draga Bien de Interés Cultural. La notificación de la puesta en marcha del trámite de incoación que debía remitir el Gobierno Vasco —por medio del cual se impedía la realización de la subasta— llegó a la Junta de Obras del Puerto de Pasajes media hora antes de que la puja diera comienzo»³.

En julio de 1992 la Junta de Patrimonio del Gobierno Vasco declaraba a la draga *Jaizkibel* Bien de Interés Cultural con categoría de Monumento. Era la primera vez que en España se otorgaba semejante rango patrimonial a una embarcación.

La segunda intervención reseñable vino a ser la adquisición de la merlucera *Lagun Artean* de Hondarribia. Esta embarcación fue elegida como unidad representativa de la pesca artesanal «al pincho», cuando a comienzos de julio de 1991 se hizo público que una veintena de merluceras de Hondarribia iban a ser hundidas con el propósito de crear un caladero artificial en las proximidades del cabo de Higer.

En la recuperación de este barco se contó con la colaboración incondicional de la Cofradía de Pescadores de Hondarribia y de la Viceconsejería de Pesca del Gobierno Vasco, pero desde instancias administrativas estatales surgieron dificultades:

«Desde la Dirección de Estructuras Pesqueras se nos aseguraba una y otra vez que la embarcación sólo podía pasar al Museo si éste pagaba previamente a su propietario la compensación económica que debía recibir por parte de la Comunidad Europea en caso del que el hundimiento se hiciera efectivo.

La confirmación de que la vía de hundimiento simbólico que proponía el Museo Naval era factible se produjo al tener conocimiento —a través de los Encuentros Internacionales sobre Patrimonio Marítimo celebrados en Rochefort— de que otros países habían conseguido recuperar embarcaciones que se encontraban en situación similar sin que la operación resultara gravosa para las instituciones culturales. Si otros museos europeos estaban protegiendo y recuperando embarcaciones de interés histórico y cultural, no había razón alguna para que nosotros no pudiésemos hacer lo propio.

3. ROMANO, S.; UNSAIN, J.M.: «El Museo Naval de San Sebastián y la conservación del patrimonio flotante», en *Kultura Teknikoa (Boletín de la Asociación Vasca del Patrimonio Industrial y la Obra Pública)*, nº 0, Septiembre, 1992, p. 11.

Aunque la vía de solución quedaba abierta, el Untzi Museoa consideró conveniente informar de la situación a los medios de comunicación, así como solicitar a otros museos, instituciones y asociaciones culturales el envío de cartas de apoyo a Madrid. La respuesta de colaboración, tanto de los medios de difusión como de los diferentes organismos culturales —entre los que se encontraba la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública y el Comité español del ICOM— fue inmediata y resultó decisiva para la rápida solución de los problemas burocráticos existentes⁴.

La recuperación de la merlucera *Lagun Artean* —embarcación que fue utilizada por el Museo durante varios años para realizar actividades didácticas—, contribuyó a difundir entre la población el concepto de patrimonio marítimo y sirvió además para abrir un cauce en la legislación española que facilitaría en adelante la adquisición de embarcaciones pesqueras para usos culturales sin pérdida de las ayudas destinadas por la Unión Europea a la reestructuración de las flotas.

El inventario del patrimonio flotante, que también comenzó a efectuarse en 1991, resultó de gran utilidad de cara a seleccionar aquellos barcos que por su características constructivas y tipológicas merecían ser conservados, aunque sirvió también para constatar lo que Juan Carlos Arbex había observado a comienzos de los años 80: la desaparición de los barcos de vapor y de vela. Ya no era posible localizar muestra alguna que sirviera para dar testimonio de cómo eran en realidad las antiguas embarcaciones concebidas para la actividad pesquera o el transporte. Los veleros de cabotaje, las traineras de pesca, las lanchas caleras o las chalupas boniteras habían desaparecido por completo. El último vestigio de las embarcaciones pesqueras de vela desapareció al parecer en los años 80. En el libro *Arrantzaria*, editado en 1984, Arbex escribía: «Sólo un velero sobrevive aún entre los buques de la flota: una lancha calera de 1.000 kilos de desplazamiento y que se fondea en el puerto de Santurce»⁵.

En cualquier caso, en 1991 podían localizarse todavía embarcaciones de interés, claramente entroncadas con las viejas tradiciones constructivas, y en consecuencia, ese mismo año, se dio inicio a un proceso de adquisición de unidades representativas. La celeridad en el inicio de este trabajo de recuperación vino estimulada también por el contexto en que se producía: inquietante proceso de reducción y modernización de la flota pesquera que se realizaba en virtud del acuerdo establecido entre los países miembros de la Unión Europea. Fue precisamente 1991 el año en que la flota pesquera de la Comunidad Autónoma Vasca sufrió la mayor pérdida de buques. Ese año se dieron de baja 93 barcos, de los que 77 fueron desguazados y 14 vendidos a otras comunidades. Excepto uno, todos pertenecían al «sector de bajura».

Las embarcaciones de tamaño pequeño y mediano son las que han recibido una atención preferente desde el punto de vista de las prioridades de recuperación patrimonial. Esto no sólo obedece a las facilidades que ofrecen en orden a su conservación y almacenamiento —razones económicas en última instancia—, sino a la consideración de su valor antropológico. Siguiendo a François Beaudouin hay que subrayar que las embarcaciones tradicionales tienen un lugar de honor en los estudios de etnonavegación. Frente a los grandes buques —producción colectiva del genio europeo moderno— el barco de bajura se presenta multiforme, mostrando la diversidad de sus componentes, ya sean estos antiguos o recientes, regionales o locales. Verdadero organismo artificial autónomo de gran complejidad, lleva inscrito en su arquitectura las trazas de innumerables factores que están en el origen de su forma y de las actividades a las que está asociado⁶. O dicho en palabras de Juan Carlos Arbex:

«Una embarcación tradicional es un verdadero libro abierto en cuyas páginas se ocultan las raíces culturales de la comunidad marítima que la utiliza. Su forma, su diseño, obedece siempre a la inmutable norma de conseguir una perfecta adaptación del buque al entorno. De esta manera los vientos dominantes, el oleaje de su mar doméstico, las especies marinas perseguidas, los árboles y maderas de la región, e incluso el puerto en el que recalca, son factores que se entremezclan con las corrientes culturales que impregnaron la historia de un litoral y la propia idiosincrasia de un pueblo, para obtener, finalmente, un objeto único, fruto de lentas evoluciones y absolutamente irrepetible»⁷.

Hasta el momento presente el Museo lleva adquiridas un total de 21 embarcaciones de trabajo y de recreo, parte de las cuales son objeto de estudio en el artículo que sigue a continuación. Para llevar a cabo esta labor sirvió de ayuda el ya mencionado inventario del patrimonio flotante y se contó

4. ROMANO, S.; UNSAIN, J.M.: *op. cit.*, pp. 10-11.

5. ARBEX, J.C.: *op. cit.*, p. 172.

6. BEAUDOUIN, F.: *Bateaux des côtes de France*, Editions des 4 seigneurs, Grenoble, 1975, introducción.

7. ARBEX, J.C.: «Patrimonio marítimo», en *Barcos del Golfo de Bizkaia. La pintura marítima de Juan Carlos Arbex*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1996.

con el asesoramiento de diversos especialistas en construcción naval —entre los que se ha de destacar por su aportación a Juan Antonio Apraiz Zallo— y en otros ámbitos profesionales⁸.

Por falta de espacio disponible en la actual sede del Museo, ninguna de las embarcaciones recuperadas ha podido ser incorporada a la exposición permanente. Por el momento todas ellas se encuentran depositadas en diversos locales propiedad de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Cabe desear que la reinstalación del Museo en un emplazamiento que permita mostrar en debidas condiciones el patrimonio adquirido no se demore en exceso. En cualquier caso conviene dejar claro que el trabajo de recuperación de embarcaciones no se ha efectuado con miras a una inmediata exposición pública, sino que se trata, ante todo, de preservar una muestra representativa de nuestra tradición naval (principales tipos de embarcaciones marítimas y fluviales utilizadas en el País Vasco), posibilitando, cuando menos, que las generaciones futuras puedan acceder a su conocimiento y disfrute. Indudablemente hay que dar todavía numerosos pasos para alcanzar dicha meta, pero considerando que se ha partido prácticamente de cero, no es poco lo logrado. Hay que tener en cuenta además que el Museo Naval de Donostia no ha estado solo en esta tarea. Tal como ha quedado apuntado más arriba, la asociación Itsas Begia de Ciboure ha venido desarrollando una actividad paralela de conservación de embarcaciones. Como iniciativa más reciente hay que señalar que la fundación para la puesta en marcha del Museo Marítimo de la Ría de Bilbao también se propone trabajar en este ámbito patrimonial. La suma articulada de estos esfuerzos contribuirá sin duda a una mayor eficacia en la labor de salvaguarda de nuestro legado marítimo.

8. En la recuperación de embarcaciones también colaboraron, en diversos cometidos de orden técnico, Óscar López de Landatxe, Xabier Agote, Josean Galdona y Enrique Pascual, entre otros. El Museo Naval quiere hacer constar además la valiosa ayuda que para alcanzar dicho objetivo han proporcionado numerosos particulares y responsables de instituciones públicas y privadas. En relación que nos tememos incompleta mencionaremos los siguientes nombres: José Aguirre Alberdi, Rafael Aguirre Franco, Iñaki Arbide, Miguel Askorreta, Miguel Angel Blanco, Celedonio L. Cabañas, Jesús Campos, José Luis Casado Soto, José Ignacio Espel, Andoni Etxarri, Enrique Goenaga, Claudio Imaz, Eulalia Iridoy, Jacinto Iridoy, Pedro Iridoy, Juan José Ispizua, Manu Izaguirre, Rafael Jaén Vergara, José Luis Korta, Jorge López de Alda, Fernando Mantecón, Pedro Mari de Miguel Sagarzazu, Jesús Murgiondo, Esteban Olaizola, Manuel Oliden, José Manuel Peña, Jesús Mari Perona, Cándido Roteta, Agustín Silió, Fausto Julián Silió, Luis Salaverria, Ramón Sarasúa, Txintxo Solbes, Agustín Tife, Josean Urbieta, Pedro Urtizberea, Trinidad Vaqueriza, Astilleros Luzuriaga, Capitanía Marítima de Pasajes, Capitanía Marítima de San Sebastián, Club de Remo Olímpico de Orio, Corporación de Prácticos de Pasajes, Departamento de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.