

2

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

BARKHAM HUXLEY, Michael: "Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el 'galeón', la 'chalupa' y la 'pinaza'", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 201-222.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el «galeón», la «chalupa» y la «pinaza»¹

Michael Barkham Huxley

Universidad del País Vasco

1. INTRODUCCIÓN

A pesar de la obvia importancia que tuvieron las pequeñas embarcaciones de pesca de bajura, de caza de ballenas, de transporte costero, etc., en la economía de la costa vasca durante la época de los grandes descubrimientos geográficos, apenas nada se ha publicado sobre ellas. Hace poco más de cuarenta años, en 1956, Ciriquiain Gaiztarro (1898-1964) redactó un breve artículo con el título «La pinaza en el litoral vasco» que, aunque no lo indica el título, trata sobre esta clásica embarcación pesquera y de transporte no en un sólo siglo sino de manera más general mayoritariamente en los siglos XV, XVI y XVII². En este artículo el notable estudioso de la historia marítima vasca hizo algunas observaciones acertadas, pero al estar el trabajo basado solamente en las ordenanzas municipales y de cofradías de varias villas costeras de Vizcaya y Guipúzcoa (y en alguna documentación de archivos municipales), la información que ofrece es limitada.

El propósito de estas notas de investigación es dar a conocer nueva información sobre los principales tipos de las pequeñas embarcaciones que existieron en la costa vasca –y más concretamente en Vizcaya y Guipúzcoa– durante el siglo XVI. Además de hablar de sus principales usos, dimensiones y otras características, la intención es concretar, en la medida de lo posible, en qué décadas de aquella centuria los distintos pequeños barcos fueron más comunes. Esta contribución al estudio y conocimiento de la tipología y construcción de barcos en el litoral vasco, y por extensión en el litoral cantábrico, durante el Quinientos también incluye la transcripción (en apéndices) de varios contratos de construcción para barcos menores hallados en archivo. El trabajo está basado en documentación manuscrita procedente de distintos archivos locales, provinciales y nacionales como son: Archivo General de Simancas, Archivo General de Indias, Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Archives Départementales de la Gironde (Burdeos), Archives Municipales de Bayonne, Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate), Archivo Histórico Eclesiástico de Vizcaya, Archivo Municipal de Lequeitio, Archivo Municipal de Orío y Archivo Municipal de Fuenterrabía.

Durante la primera mitad del siglo XVI los principales tipos de barcos medianos y grandes (o sea por encima de 25 toneles aproximadamente) que se fabricaban y usaban en puertos vascos eran carabelas y naos. Esto lo demuestra claramente un censo llevado a cabo en septiembre de 1534, bajo órdenes reales, por el corregidor de Guipúzcoa, de todos los barcos registrados en puertos guipuzcoanos y de sus paraderos. El censo, conservado en el Archivo General de Simancas, enumera un total de 82 barcos: seis de ellos en construcción y 76 en puerto sin destino o bien que habían sido fletados, o habían zarpado ya, para viajes desde Irlanda hasta el Mediterráneo (estos 76 barcos tenían un porte medio de 146 toneles y total de 11.085 toneles). Cuarenta y uno de los 82 barcos eran naos (de entre 80 y 900 toneles), 31 eran carabelas (de entre 40 y 180 toneles) (una de las cuales aparece también como galeón), siete eran galeones (de entre 100 y 900 toneles) y tres eran zabras (de 25, 30 y 40 toneles)³.

1. Estas notas de investigación son una versión preliminar de un artículo más extenso que estoy preparando para su publicación en inglés. Deseo dejar constancia de que este trabajo ha sido realizado como parte de un proyecto de investigación más amplio que llevo a cabo con una beca de la Dirección General de Enseñanza Superior (Ministerio de Educación y Cultura, Madrid) a la que expreso mi reconocimiento. Asimismo quisiera expresar mi agradecimiento a todos los archiveros que de una manera u otra han facilitado la realización de este trabajo.

2. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: «La pinaza en el litoral vasco», en *Homenaje a Don Juan Mendizabal Cortazar*, Museo de San Telmo, San Sebastián, 1956, pp. 98-102.

3. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Guerra Antigua, 5 (144-45). Se decía que algunos otros barcos no enumerados estaban de viaje para Levante, Andalucía y Portugal. Documento publicado en parte en LABAYRU Y GOICOECHEA, E. J. de: *Historia General del Señorío de Bizcaya*, Andrés P.-Cardenal, Bilbao, 6 tomos, 1895-1903; edición facsímil, Editorial "La Gran Enciclopedia Vasca", 1967-71, t. 4, Apéndice 47. Puede hallarse un censo parecido en QUATREFAGES, R.: «La *proveduría* des armadas de l'expédition de Tunis (1535) et celle d'Alger (1541)», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 14, 1978, pp. 215-247. El censo de 1534 estaba relacionado con la necesidad que tenía el rey de barcos para su expedición contra Túnez en 1535. Refiriéndose a este censo (y citando a Labayru) Ciriquiain Gaiztarro escribió: «Claro que de estas estadísticas hechas sabe Dios con qué motivo no puede uno fiarse mucho». CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena*, Ediciones Vascas, San Sebastián, 1979 (1ª edición, 1961), p. 172.

Este censo no menciona ningún barco menor a 25 toneles aunque sabemos, gracias a distintas clases de documentación (sobre todo municipal, notarial y judicial), que en aquél entonces había en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa varios centenares de pequeñas embarcaciones (menores a 25 toneles) que se empleaban para la pesca de bajura, la caza de ballenas, el transporte costero, el corso y para atoar o remolcar. Según esos manuscritos la gran mayoría de estas embarcaciones menores eran galeones, chalupas y pinazas. Así una cédula de los Reyes Católicos, relativa a la cofradía de San Pedro de mareantes y pescadores de San Sebastián, iba dirigida a «vos el Concejo, Alcaldes, Preboste, Jurados, Regidores, Maestros de pinazas e de galeones y de chalupas y de carabelas que van a pescar y otros pescadores de la villa de San Sebastián»⁴.

Había también numerosos bateles y esquifes pero estos eran, mayoritariamente, pequeños barcos auxiliares o de apoyo que llevaban –bien sea a bordo o a remolque– los barcos mayores de muy variado tamaño, desde las grandes naos de varios centenares de toneles hasta las pinazas grandes de tan sólo 10 o 20 toneles. Existen referencias a la utilización de bateles como botes pesqueros, pero por lo general no se les consideraba como tales⁵. Sobre el batel Ciriquiain Gaiztarro concluyó: «de forma que no podemos considerarlo como unidad de pesca ni siquiera como barco propiamente autónomo»⁶. Cuatro referencias a bateles y esquifes tomadas de documentos notariales bastarán para ilustrar lo dicho. La primera concierne a la nao *San Cristóbal* de 500 toneles construida en Motrico en 1572 por el capitán Juan Martínez de Amilibia, un conocido empresario (constructor de barcos, armador, etc.) de la villa. La nao fue vendida con su batel («con su aparejo y 24 remos» y con un arpeo de 100 libras) y su esquife (con un arpeo de 30 libras)⁷. La segunda concierne a otra nao/galeón fabricada por el capitán Amilibia en Motrico en 1559, en este caso de más de 300 toneles. El 11 de diciembre de 1559 Amilibia contrató ante notario a un carpintero de Motrico para hacer un batel para esta nao, por precio de 17 ducados más «una pipa de bino de la cosecha de la dicha villa». El batel había de tener 16,5 codos de largo «por dentro de los branques» (un codo equivale a 57 centímetros aproximadamente), o sea 9,4 metros, «y de ancho en lo mas ancho quatro codos y quarto», o sea 2,4 metros. Además había de tener «las [dos] tillas [o cubiertas] de proa y popa con el lugar del tabiete e tambien el dicho tabiente»⁸. Este documento está transcrito en el Apéndice I. La tercera referencia viene de un contrato del 23 de marzo de 1551 por el cual Amilibia contrataba a un carpintero de Zumaya para hacerle, por precio de 31 ducados, «un batel de uso calafetadizo e un esquyfe a manera de pinaça y esquyfe calafetadizo, e que sea el batel en largo dize siete codos y el esquyfe treze codos, y quanto al anchor conbenyente e suficijente para semejant batel y esquyfe que cumple a semejant nao» refiriéndose a una nao que Amilibia tenía entonces en astillero. La cuarta referencia, de 1585, trata de un batel que se hizo no para una nao sino que para una pinaza grande. Este batel tenía tan sólo seis codos (o 3,4 metros) de largo –apenas un tercio de la largura del batel de la nao de Amilibia– al ser esta pinaza de 12 metros de eslora (sobre las dimensiones de las pinazas véase más abajo). De ahí que el documento en cuestión no hable de un batel sino de un «batalejo».

Pero volvamos a nuestro tema central, los galeones, las chalupas y las pinazas.

2. EL «GALEÓN», «GALION», «GALLYON», ETC.

Como se ha señalado arriba, en la costa vasca durante la primera mitad del siglo XVI el término galeón era empleado para describir algunos barcos muy grandes, pero esta utilización de la palabra solamente se generalizó en la segunda mitad del siglo XVI. Durante la primera mitad del siglo el término galeón (escrito de varias formas) fue usado sobre todo para denominar un tipo de pequeña embarcación abierta o sin cubierta con remos y vela(s). Este tipo de embarcación menor, por cierto muy común, era normalmente utilizada para la pesca de bajura (como la pesca de sardina con redes)

4. Documento publicado en IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián, 1944, pp. 91-102.

5. En un pleito de mediados del siglo sobre la pesca costera por habitantes de Orio, por lo menos un testigo habló de los «pescadores vezinos de Orio» que «sallen e ban con sus chalupas e bateles a la mar a pescar asi sardina como los otros pescados». Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (en adelante ARChV), pleitos civiles, Varela (fen.), 771-3.

6. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: «La pinaza en el litoral vasco», p. 100.

7. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate) (en adelante AHPGO), partido de Vergara, 2583, f. 27; 2591, f. 79, documentos citados en BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, Tesis doctoral, Universidad de Cambridge, 1990, sección 2.2.2.

8. AHPGO, partido de Vergara, 2577, (1559) f. 47.



Escudete de la portada de una casa de Orio (Kale Nagusia). La casa primitiva, construida en 1513 y recientemente derruida, ha sido totalmente transformada. En el relieve aparece, además del monograma IHS (Jesús Salvador de los Hombres), la silueta de una pequeña embarcación abierta. Ésta representa, sin duda, un galeón, una chalupa o una pinaza de las descritas en este trabajo.

y para la caza de ballenas (también cerca de tierra) desde los puertos vascos así como en Asturias/Galicia, donde pescadores vascos iban cada año a pescar ballenas entre finales de septiembre y principios de marzo⁹.

En la pesca el galeón podía llevar menos de cinco personas mientras que en la caza de ballenas podía ser tripulado aparentemente por unos seis, siete u ocho hombres. Por ejemplo, el 6 de agosto de 1533 un vecino de Fuenterrabía, Martín Sánchez de Laborda, que entonces armaba su carabela *Magdalena* para la pesca de ballenas en Galicia, contrató por medio de una escritura notarial a tres «maestres de galeones» (término que entonces a menudo significaba maestre-dueño de galeón), «françeses» de la pequeña anteiglesia de Urtubie (cerca de San Juan de Luz) en el País Vasco norte. Cada uno de ellos se obligó a traer un «galeón» con un total de «diez personas grandes e pequeños» (o sea «marineros», «grumetes» y «pajes»)¹⁰. Es más que probable que algunos de estos «pequeños» permaneciesen en tierra (haciendo distintas labores) mientras los demás «marineros» salían con sus galeones tras las ballenas. Por lo tanto cada galeón llevaría menos de diez hombres al cazar ballenas.

Algunos años más tarde en un pleito entre pescadores del Pasaje de San Sebastián y del Pasaje de Fuenterrabía (ahora Pasajes de San Pedro y Pasajes de San Juan, respectivamente), sobre una ballena que habían matado cerca de la entrada del puerto del Pasaje en noviembre de 1539, los muchos testigos del litoral guipuzcoano que dieron testimonio describieron extensamente tanto las diferencias que a menudo surgían entre pescadores sobre la propiedad de ballenas muertas como el uso de los galeones para la caza de ballenas. Uno de los testigos, Juan Martínez de Çubiarre del Pasaje de Fuenterrabía, recordaba otra ocasión en la que varios galeones de ese lugar (en uno de los cuales iba él) salieron tras una ballena que había sido avistada, pero para cuando la pudieron alcanzar ya se habían aferrado al mamífero nada menos que catorce galeones de San Sebastián¹¹. Este pleito a la vez demuestra claramente que estos mismos galeones eran utilizados también para la pesca de bajura (en particular para la pesca de sardina con redes) y, además, que si durante esta faena los pescadores avistaban una ballena

9. En esas fechas sus viajes balleneros a las costas de Santander y Asturias eran mucho menos frecuentes.

10. Archivo Municipal de Fuenterrabía (en adelante AMF), sección E, negociado 6, serie III, libro 2, exp. no. 2. Citado también en CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena*, p. 184, donde hay un par de errores. Según el documento original los tres «maestres» (y no sólo dos) eran de Urtubie: Juan Miguel (y no Martínez) de Arribillaga, Juanes de Oyarçabal y Juanes de Ybayeta. El autor mal interpretó «marinero» como maestre pinacero.

11. ARChV, pleitos civiles, Moreno (fen.), 58-6.

era frecuente que intentaran arponearla. Aunque no todas estas embarcaciones estuvieran completamente equipadas para matar una ballena las tripulaciones esperaban por lo menos poder clavar un arpón en el mamífero para así recibir una parte de su valor en caso de que se matara.

La persecución de ballenas en tales circunstancias fue descrita por varios de los testigos, entre ellos Pedro de Çelayeta del Pasaje de Fuenterrabía. Este dijo que alrededor de 1533 «estando algunos galeones asy del dicho lugar del Pasaje de Fuenterrabia como de la dicha villa de San Sebastian en la pesca de la sardina bieron una balena e todos dieron sobre ella». Continuó su testimonio diciendo que «estando un galeon de la dicha villa [de San Sebastian] en la dicha pesca [de sardina] con un solo hombre e con tres o quatro moços, la dicha balena se le fue al branque del dicho galeon e los del la ferieron, e tenyendo la herida algunos galeones del dicho lugar del Pasaje de Fuenterrabia, donde en uno dellos yba este testigo [...], fueron a la dicha valena e preguntaron a los del dicho galeon de San Sebastian, que la dicha balena tenyan ferida, si querian que la feriesen, los quales respondieron que no, e por ello dexaron de ferir este testigo e los otros de los galeones del dicho lugar del Pasaje, e en su vista la dicha balena quebro el estache del arpon, con que le thenyan asida, e se les hundio e se les fue».

Çelayeta también describió la caza de una ballena hacia 1528 por varios galeones de los dos Pasajes y de San Sebastián que pescaban sardina, en la que él había participado dentro del galeón de Anton de Ygueldo, vecino asimismo del Pasaje de Fuenterrabía, que tenía experiencia en la pesca de ballenas en Galicia. Declaró que «estando todos en la pesca de la sardina paresçio una balena e todos dieron tras ella; no la pudieron herir e se les desapareçio, e contanto se derramaron los dichos galeones e el dicho galeon de Anton de Ygueldo donde este testigo hera; se pusieron al ancla a tomar paxaros que se dizen patorros que andan en la mar; pasaron junto a ellos dos pinaças de Sant Juan de Luz [sobre la pinaza véase más abajo] cargados de balena en barricas que llebavan del puerto del Pasaje para San Juan de Luz con cada quatro o çinco hombres; e que a la vista deste testigo e sus conpaneros paresçio la dicha valena junto a las dichas dos pinaças de San Juan [de Luz] e la ferieron, y este testigo e sus conpaneros alçando la ancla fueron a ellos a les socorrer, a los quales conforme a la costunbre y este testigo e sus conpaneros pidieron liçençia para herir la dicha balena». Después de mucho debate los hombres de las dos pinazas de San Juan de Luz finalmente dieron permiso para que la tripulación guipuzcoana ayudase a matar la ballena dado que «las dichas pinaças heran cargadas e tenyan poca gente [y] no pudieran matar la dicha valena ni la pudieran llebar». La ballena fue muerta y vendida en El Pasaje por 120 ducados, de los cuales Çelayeta y sus «conpaneros» recibieron un ducado cada uno¹².

Otro testigo presentado en este pleito que habló de la participación de galeones en «la pesca de la sardina e valenas» fue el oriotarra Cristóbal de Aganduru de 62 años. Aganduru dijo que hacia 1538 tres galeones de Orio salieron a la mar «para la pesca de la sardina», parando uno de ellos en Guetaria. Entonces contó como mientras que la tripulación del galeón estaba «en tierra comyendo, se dio la grita diziendo a la balena, a la balena» –primera referencia textual que conocemos a esta llamada ballenera– y como al oír la llamada la tripulación de Orio y otras de Guetaria subieron a sus galeones para lanzarse tras la ballena. El que esta pesca de sardina (cuya temporada abarcaba por lo menos varios meses del verano y otoño) se hacía muy cerca de la costa es demostrado también por las ordenanzas de 1598 de la cofradía de mareantes y pescadores de Motrico. Estas hablan de «las pinazas que andan en tierra o junto a ella por congrio y sardina que se coge en tierra»¹³.

Bernard halló referencias a este mismo tipo de galeón en documentos del País Vasco norte y en documentos notariales de Burdeos relacionados con la actividad pesquera vasca. Cita, entre otros casos, el del barco *Catherine* de San Juan de Luz armado para cazar ballenas en Galicia en 1545 llevando cinco «*gallions*» a bordo¹⁴. Además de la pesca y de la caza de ballenas, estos pequeños galeones eran también utilizados para el transporte costero local. El 6 de mayo de 1511, por ejemplo, el regimiento de la ciudad de Bayona de Francia dio permiso a los maestros de cinco «*galions et pinasses*», vecinos de San Sebastián y de los Pasajes, para cargar cierta «cantidad de *taule* de pino» en el Boucau¹⁵. Pero dado su reducido tamaño los galeones podían llevar poca carga y las pinazas cumplían mejor esta función.

12. Ibid. Çelayeta mencionó otra ballena muerta hacia 1528 por tres galeones y vendida en El Pasaje por 80 ducados.

13. Las ordenanzas de Motrico están publicadas en IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, pp. 182-190.

14. Archives Départementales de la Gironde (en adelante ADG), 3 E 9836, f. 844 v. Documento citado en BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1450-vers 1550)*, S.E.V.P.E.N., Paris, 3 tomos, 1968, t. 2, p. 820.

15. Archives Municipales de Bayonne, Délibérations du Corps de Ville (Registres gascons), t. 2, 1899, 6 de mayo de 1511.

Como era de esperar estos galeones fueron llevados por los vascos a Terranova, sobre barcos mayores, en sus tempranas expediciones a por bacalao y ballenas durante las décadas de 1520, 1530 y 1540. Un documento relacionado con un viaje pesquero a Terranova en 1521 por la *Marie* de Bayona menciona «varios galions» («*plusors galions*») que habían de ser llevados para la empresa¹⁶. En un documento de Burdeos de 1539, hallado por Bernard, también se habla de un «*gallyon*» para uso en Terranova, pero en este caso para la pesca de ballenas. El 8 de enero de aquel año el barco *Serenne de Bourg*, propiedad y armado en parte por Arnault de Estève *seigneur* de Longan cerca de Burdeos, fue fletado para el «viaje de Terranova» («*voiage de terre-neufve*») por un «*marinier*» de Biarritz, Laurens de Mortiques, que había de proveer «un *gallyon* bien aparejado para coger las ballenas» («*ung gallyon bien apparelhé pour prendre les ballaines*»)¹⁷.

Esta es la segunda referencia más temprana conocida sobre la caza de ballenas en Terranova por pescadores vascos y el viaje parece haber sido una expedición mixta a por bacalao y ballenas, precisamente como el primer viaje que conocemos en que marineros vascos fueron con la intención de cazar ballenas en aquellas lejanas aguas, un viaje desde el País Vasco norte en 1530. El 22 de marzo de ese año, Adam de la Gaberie, maestre del barco *Catherine* de Urtubie, firmó un documento en Burdeos por el cual hizo venta anticipada de 4,5 «millares» de bacalao seco y curado (contando 120 por cada centenar) y al mismo tiempo de 12 «barricas de ballena» («*barricques de balayne*») a dos mercaderes de Toulouse, que se obligaba a entregar en Burdeos al regreso de su «viaje de la Terranova» («*voiaige de la Terre-neufve*»)¹⁸. Las barricas no iban a contener aceite de ballena sino carne de ballena «sin alas y sin cola» («*sans elles ne sans queuhe*»), una frase que –como subrayó Huxley Barkham– entonces se aplicaba comúnmente a carne de ballena en salmuera tanto de la costa vasca como de Galicia¹⁹. Evidentemente este viaje era una empresa con dos fines. Durante las décadas de 1520 y 1530 la pesca de ballenas en Terranova por pescadores vascos fue muy limitada, restringida no sólo a viajes mixtos (a por bacalao y ballenas) sino también a conseguir solamente una reducida cantidad de barricas de carne de ballena en salmuera en vez de barricas de aceite de ballena. Esta actividad más compleja sólo se desarrollaría a partir de 1540 aproximadamente.

La carta de fletamento de la *Serenne de Bourg* de 1539, además de hacer referencia al «*gallyon*» para pescar ballenas que había de llevar el capitán de Biarritz (junto con 24 personas de un total de 26 o 28 hombres y mozos), habla del «tercio del pescado» («*tiers du poisson*») perteneciente a la tripulación y de ocho «*pipes*» de sal (que podían ser usadas tanto para salar bacalao como para preparar carne de ballena en salmuera). El dueño de la *Serenne* debía de aportar la sal y otras pequeñas embarcaciones: «dos *chalupes*, el batel [*bateau*] del barco y una *filladière*», quizás utilizadas para la pesca de bacalao dado que el «*gallyon*» había de estar «bien aparejado para coger las ballenas». Bernard menciona otros «*gallions*» enviados a Terranova desde el suroeste de Francia en 1548 y 1552 y apuntó correctamente que eran lo suficientemente ligeros como para ser llevados a bordo de los barcos bacaladeros y balleneros²⁰.

Según una carta de fletamento de 1541, tres años después del viaje de la *Serenne*, encontrado por Huxley Barkham, el marino Martín de Artalequ del Pasaje de Fuenterrabía llevó a Terranova «para la dicha pesca [de bacalao] tres galiones buenos e suficientes con sus adreços e belas» a bordo de su carabela *Salvador* de 100 toneles. La carabela estaba fletada para la pesca de bacalao por Johany de Mendisable de San Juan de Luz quien iba a traer los «galiones», pero la expedición puede ser descrita como una asociación empresarial de vascos de Labourd y de Guipúzcoa. Según la carta de fletamento (el primero que conocemos para un barco del País Vasco sur con destino a Terranova²¹)

16. Documento publicado en Archives Municipales de Bayonne, Délibérations du Corps de Ville (Registres gascons), t. 2, 1899, p. 240, y de allí (con traducción al inglés) en BIGGAR, H. P., coord.: *The Precursors of Jacques Cartier, 1497-1534*, Government Printing Bureau, Ottawa, 1911, pp. 132-133, quien erróneamente tradujo «*galions*» como «varias cajas de biscocho (?)» («*several cases of biscuits (?)*»).

17. ADG, 3 E 9816, f. 189 v. Documento citado en BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, t. 2, pp. 737, 810, 812, y 820-1, y publicado por primera vez (transcripción de Bernard) en HUXLEY [BARKHAM], S.: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», en HUXLEY [BARKHAM], S., coord.: *Itsasoa 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, Editorial Etor, San Sebastián, 1987, pp. 68-70 (Documento XV).

18. ADG, 3 E 9820, f. 417. Documento citado en BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, t. 2, pp. 807 y 820, y publicado por primera vez (transcripción de Bernard) en HUXLEY [BARKHAM], S.: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», p. 37 (Documento V).

19. *Ibid.*, p. 30.

20. BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, t. 2, p. 821. Véase también del mismo autor: «Les types de navires ibériques et leur influence sur la construction navale dans les ports du sud-ouest de la France (XVe-XVIe siècles)», en *Aspects internationaux de la découverte océanique aux 15e et 16e siècles* («Actes du Ve colloque internationale d'histoire maritime», Lisbonne, 1960), S.E.V.P.E.N., Paris, 1966.

21. AHPGO, partido de San Sebastián, 327, f. 6. Documento publicado en HUXLEY [BARKHAM], S.: «El mundo de Martín de Artalequ», *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 16-17, 1982-3, pp. 495-97, y por la misma autora en «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», p. 68 (Documento XIV). La existencia del galeón en la costa de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVI como embarcación menor fue dado a conocer en estas publicaciones y en BARKHAM, M. M.: *Report on 16th Century Spanish Basque Shipbuilding c. 1550 to c. 1600*, Parks Canada, Manuscript Report Series, no. 422, 1981, p. 1.

mientras que Mendisable había de ir como capitán y llevar otras 10 personas de una tripulación total de 19 personas, Artalequ iría como maestre-dueño de la carabela y llevaría los siete tripulantes restantes (el contra maestre, el carpintero, dos marineros, un grumete y «dos moços»).

La voz galeón para denominar este tipo de pequeña embarcación ballenera y pesquera parece haber sido relativamente antigua. Durante la Edad Media los pescadores de la costa vasca habían llegado a ser maestros en el arte de pescar ballenas con pequeños barcos y puede suponerse que desarrollaron cierto tipo de embarcación bastante especializado para el propósito; barco que ya en la primera mitad del siglo XVI era llamado galeón.

3. LA CHALUPA

Del mismo modo que el término galeón, en la costa vasca durante la primera mitad del siglo XVI la palabra chalupa fue también utilizada para definir una embarcación menor sin cubierta y con remos y vela(s), usada tanto para la pesca de bajura (de sardina, etc.) como para la caza de ballenas en el litoral vasco y en Asturias/Galicia, siendo tripulada en estas faenas balleneras normalmente por entre seis y ocho personas. La chalupa, como el galeón, valía relativamente poco, alrededor de 6 a 10 ducados (hacia 1560) en estado usado (véase más abajo). Los pescadores vascos también llevaron esta embarcación a Terranova en sus tempranos viajes bacaladeros y balleneros antes de 1550. Pero mientras que el término galeón parece haber sido utilizado ya en el siglo XV para un tipo de embarcación menor, el uso de la palabra chalupa para describir a un pequeño barco era al parecer relativamente nuevo. La primera referencia a la voz chalupa hallada por Ciriquiain Gaiztarro data de 1502 (sita en las ordenanzas de la cofradía de mareantes de Fuenterrabía)²², pero seguramente aparecerá en documentos anteriores²³. Sin embargo, de allí en adelante la palabra, en esta acepción, empieza a aparecer cada vez más en los documentos (como los protocolos notariales).

Como antes hemos mencionado, la carta de fletamento de la *Serenne de Bourg*, hallada por Bernard en Burdeos, para su viaje a Terranova en 1539 (a por bacalao y ballenas) además de hablar del «*gallyon* bien aparejado para coger las ballenas» menciona dos «*chalupes*»; y el mismo investigador cita otras «*chaloupes*» llevadas a Terranova en 1548 y 1550²⁴. De igual manera, el marino de Fuenterrabía, Martín de Artalequ, que en 1541 llevó a Terranova tres «galiones» a bordo de su carabela *Magdalena* para pescar bacalao, habló de chalupas que se empleaban para el mismo propósito. En septiembre de 1542, al volver de otro viaje bacaladero a Terranova, Artalequ (junto con otros seis marineros vascos) fue interrogado por el capitán general de Guipúzcoa sobre lo que sabía de las expediciones mandadas a aquella región en 1541-1542 por el rey de Francia, bajo mando de Jacques Cartier y Jean-François de La Rocque, *Sieur de Roberval*²⁵. Declaró que en junio de 1541 había estado pescando en Terranova donde oyó decir a algunos marineros de barcos franceses, que también estaban en dicha pesca, que Cartier les había tomado vino, bizcocho y «algunas chalupas que trayan a pescar». Estas chalupas, como ocurría con los galeones, eran llevadas a Terranova a bordo del barco nodriza que permanecía amarrado en puerto mientras las pequeñas embarcaciones hacían la pesca; lo cual normalmente era el caso cuando se llevaban a Asturias y Galicia.

Sobre el uso de chalupas para la pesca de ballenas en el noroeste de España antes de mediados de siglo hemos encontrado bastantes referencias, entre ellas las siguientes. El 29 de febrero de 1542 el armador de Fuenterrabía, Lorenzo de Durango, fletó la nao *Marie* de 120 toneles (entonces destinada para Terranova) y propiedad de Juanes de Ansogarilo de San Juan de Luz («que es en el reyno de Francia»), para la pesca de ballenas en Malpica (Galicia). La carta de fletamento de la *Marie* constata que Ansogarilo había de entregar la nao a Durango en Fuenterrabía para finales de septiembre para que éste pudiese cargar su aparejo ballenero incluyendo cinco chalupas. Si para entonces la *Marie* no hubiera vuelto de Terranova su dueño estaba obligado a entregar a Durango otra nao de hasta 100 toneles²⁶. Dos años después, en 1544, Joanes de Çaldivar de San Sebastián fletó la nao

22. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: «La pinaza en el litoral vasco», p. 99.

23. La cédula arriba mencionada de los Reyes Católicos, relativa a la cofradía de San Pedro de mareantes y pescadores de San Sebastián, habla de «maestres de pinazas e de galeones y de chalupas». Documento publicado en IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, pp. 91-102.

24. BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, t. 2, p. 821.

25. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato 267, reg. 16, ff. 1-7 v. Testimonio publicado por primera vez en BIGGAR, H. P., coord.: *A Collection of Documents Relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, Public Archives of Canada, Ottawa, 1930, pp. 447-467, y de allí en QUINN, D. B., coord.: *New American World: A Documentary History of North America to 1612*, Macmillan, London, 5 tomos, 1979, t. 1, pp. 335-337. He utilizado el testimonio original ya que la transcripción de Biggar contiene varios errores.

26. AHPGO, partido de San Sebastián, 332, f. 4. Documento publicado en HUXLEY [BARKHAM], S.: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», p. 39 (Documento X).

Catalina perteneciente a Sebastián de Sansust y Domingo de Aguinaga, asimismo vecinos de San Sebastián, para la pesca de ballenas en Burela, otro puerto gallego. Çaldivar se comprometió a armar el barco con la «gente [...], provisyones, mantenimientos, sal, varricas, hunames, arpuros, calderas, arpones e todo lo demas que fuere menester para la dicha pesca quanto seys chalupas del pescar ovieren menester»²⁷. En octubre de 1551 dos vecinos de Zumaya y Guetaria se comprometieron a llevar para la pesca de ballenas en Luanco (cerca de Gijón en Asturias) «dos chalupas bien aparejadas de velas e remos e con cada ocho onbres suficientes para la dicha pesca, pudiendo lo aver, y el talayero, que son diez e syete onbres» junto con dos «moços»²⁸. De la misma manera, el 28 de julio de 1553 la nao *Santa María* de Usúrbil fue fletada para la pesca de ballenas en Galicia por gente de Zarauz quienes pretendían llevar nada menos que diez chalupas para la empresa, pero esto era para hacer la caza desde dos puertos (Malpica y Cayón) y no sólo desde uno²⁹.

3.1. La chalupa y el galeón: embarcaciones especializadas parecidas

Durante la primera mitad del siglo XVI, en el litoral vasco, el término aparentemente más antiguo galeón y el término aparentemente más nuevo chalupa, se empleaban para definir pequeñas embarcaciones abiertas generalmente usadas para el mismo fin, tanto en aguas costeras de Europa como de América: la pesca y la actividad más especializada de cazar ballenas.

¿Hubo alguna diferencia entre el galeón y la chalupa? Aunque es posible que la aparición de la palabra chalupa fuera simplemente un cambio en el nombre usado para la misma embarcación que el galeón, es más verosímil que la existencia coetánea en la documentación de los dos nombres indique que había cierta diferencia entre los dos botes; lo cual sugieren también algunos documentos concretos de esas fechas en los que aparecen ambos vocablos. Por ejemplo, la carta de fletamento de 1539 para Terranova de la *Serenne de Bourg* parece indicar una distinción al decir que el fletador había de llevar «un *gallyon* bien aparejado para coger las ballenas» y que el dueño del barco había de dar dos «*chalupes*» además de una «*filladière*» y del batel del barco. La chalupa parece haber tenido alguna que otra característica de diseño distinta y nueva. Sin embargo, es probable que la diferencia fuera muy o bastante pequeña, y que las proporciones y la forma del galeón y de la chalupa fueran muy parecidas.

Esta hipótesis viene apoyada por el hecho de que los documentos arriba mencionados muestran que durante la primera mitad del Quinientos, el galeón así como la chalupa, además de ser empleados para la pesca de bajura, fueron utilizados para la misma tarea especializada de cazar ballenas, con un número parecido o igual de tripulantes y con remos y vela(s), no sólo en la costa vasca sino también en Asturias/Galicia y Terranova (siendo ambas embarcaciones llevadas a estos lugares a bordo de barcos más grandes).

Recordemos la referencia a tres galeones llevados a Galicia para la pesca de ballenas, en 1533, cada uno con «diez personas grandes e pequeños» («marineros», «grumetes» y «pajes»), algunas de las cuales, al parecer, no participaron en la caza sino que permanecieron en tierra. Recordemos también la referencia a dos chalupas «con cada ocho onbres suficientes» usadas para la pesca de ballenas en Luanco (Asturias) en 1551. Este último número de tripulantes concuerda con otras referencias documentales de la segunda mitad del siglo XVI y de principios del siglo XVII a chalupas con seis y ocho personas a bordo, también empleadas en cazar ballenas. Por ejemplo, en un pleito entre vecinos de San Sebastián sobre una ballena que fue muerta en Labrador en 1575 varios testigos hablan de chalupas balleneras tripuladas por seis hombres³⁰. En 1605 una chalupa fue aprestada por un vecino de Motrico para la pesca de ballena en el «puerto de Quexo» (en lo que hoy día es Cantabria) con su aparejo y ocho personas³¹.

Tal vez la diferencia entre ambas embarcaciones fuera que la chalupa fue un poco más pequeña o corta que el galeón. Esto podría ser si, lo cual no parece probable, los tres galeones antedichos, llevados a Galicia en 1533 fueron tripulados por todos los diez «marineros», «grumetes» y «pajes» al perseguir las ballenas. Pero dudo que esta fuera la diferencia; hacen falta pruebas más concretas para poder comprobarlo.

27. ARChV, pleitos civiles, Quevedo (fen.), 1136-2.

28. AHPGO, partido de Azpeitia, 3297, f. 19.

29. AHPGO, partido de San Sebastián, 1779, f. 208; 1780, f. 240. Esta documentación referente a Asturias y Galicia quedará analizada más extensamente en un trabajo que estamos realizando sobre los vascos y la pesca de ballenas en el noroeste de España en los siglos XVI y XVII.

30. ARChV, pleitos civiles, Rodríguez (fen.), 312-1.

31. AHPGO, partido de Vergara, 2618, f. 133.

O quizás la diferencia residiera nada más en la construcción del forro del casco; puede que el casco de la embarcación conocida por el nombre más antiguo de galeón tuviera las tablas juntas 'al tingladillo' (tradición atlántica y en la costa vasca forma de construcción más antigua que superpone unas tablas a otras solapándolas), y que la embarcación conocida por el nombre más nuevo de chalupa tuviera las tablas, o por lo menos las primeras (partiendo de la quilla), juntas 'a tope' (tradición mediterránea y en la costa vasca forma de construcción más nueva). Cabe destacar que los documentos de construcción para pinazas de esas mismas fechas, que publicamos en los apéndices, permiten ver que en esa época los constructores de estas pequeñas embarcaciones estaban haciendo pruebas con ambas técnicas. Por ejemplo, una pinaza fabricada en Zumaya en 1550 había de ser «toda calafetadiza y no llebe tynclado syno en los quarters»³².

Además, una de las embarcaciones menores encontradas en el fondo del puerto de Red Bay (Labrador), importante puerto ballenero vasco del siglo XVI³³, es aparentemente una chalupa vasca de la década de 1560, y tiene las primeras cuatro tablas del forro del casco (partiendo de la quilla) juntas 'a tope' y las dos últimas 'al tingladillo'. Las dimensiones de esta supuesta chalupa son aproximadamente: 8,1 metros (o 14,2 codos) de eslora, 2,0 metros de manga y 0,7 metros de puntal. Esta relación manga/eslora de 1/4,05 es muy parecida a la relación manga/eslora (de 1/3,9) del batel (de 9,4 metros de eslora) fabricado para la nao/galeón del capitán Amilibia en Motrico en 1559 (véase arriba).

En 1574 ocho maestros carpinteros de Zumaya (todos o casi todos los que había entonces en la villa) fabricaron 20 «chalupas» o «lanchas» de 15 codos «en largo de branque en branque» (o sea 8,55 metros de eslora), de 1,66 codos (0,95 metros) «de altor [...] en medio» y de 3,5 codos (2 metros) «de anchor en medio»³⁴. Esto quiere decir que las chalupas/lanchas de 1574 tenían la misma manga que la supuesta chalupa ballenera de Red Bay, Labrador, pero eran un poco más largas y algo más profundas. Pero estas chalupas/lanchas no eran chalupas balleneras/pesqueras sino que fueron construidas específicamente para la armada que entonces se estaba organizando, bajo Pero Menéndez de Avilés, para la protección de las costas atlánticas de la Península y del «canal de Flandes». Cada una de las 20 chalupas/lanchas –fabricadas por 20 ducados cada una– había de llevar timón, «dos masteles y dos entenas [o vergas] de a 15 y 12 codos los masteles» –o sea el mástil mayor de la misma largura que la propia embarcación–, y dos «tillas» o medias cubiertas («una en proa y otra en popa»), características muy similares a las de las pinazas mayores (véase más abajo).

La hipótesis que el galeón y la chalupa fueron muy parecidos se apoya también en otros manuscritos de la época, tales como varios documentos relacionados con el viaje a Terranova en 1548 de la nao *Tres Reyes* de Portugaleta, una de las primeras expediciones especializadas por marinos vascos a Terranova a por aceite o «grasa» de ballena. Aunque la nao fue fletada para «la pesca de macallao e grasa de ballenas», la carta de fletamento y otros contratos indican que la nao fue armada sobre todo con el propósito de cazar y procesar ballenas para obtener aceite. Los armadores tenían que suministrar por lo menos «sieteçientas barricas, digo medias pipas» para el aceite, cantidad que habría casi llenado la nao que era de porte de 200 toneles aproximadamente. También tenían que llevar cordeles y anzuelos para pescar bacalao y sal para curarlo, pero tan solamente la cantidad «que sea neçesario para el pescado que la dicha nao pudiere traer demas de las ballenas». Los diversos documentos llaman a las pequeñas embarcaciones que la *Tres Reyes* llevó a Terranova para cazar ballenas y pescar igualmente «galeones» o «chalupas».

La carta de fletamento, suscrita en Portugaleta (ante Martín de Çabala escribano de la villa), habla de seis o más «chalupas» que se habían de llevar «para la dicha pesca de pescado e ballenas». Otro contrato, redactado en el Pasaje de Fuenterrabía ante un notario distinto (Juan Sánchez de Benesa del número de Fuenterrabía), en este caso para la contratación de cinco balleneros/pescadores de dicho lugar, denomina a estos tripulantes específicamente como «maestros de galeones o chalupas» (o sea maestros-dueños de galeones o chalupas), y también menciona que los cinco maestros tenían que llevar consigo «las dichas [cinco] chalupas o galeones con la gente neçesaria a la navegacion dellos conforme a la costumbre que se a tenido e se tiene fasta aquí». La tripulación total de la nao era de 60 personas: 50 marineros, ocho grumetes y dos pajes. Un tercer documento, también redac-

32. AHPGO, partido de Azpeitia, 3297, f. 7 v., documento publicado en el Apéndice VI.

33. Los puertos balleneros vascos del siglo XVI en Labrador quedaron identificados correctamente por primera vez en HUXLEY [BARKHAM], S.: «The Identification of Labrador Ports in Spanish 16th-Century Documents», *The Canadian Cartographer*, 14, 1977 (entregado en 1975), pp. 1-9. Sobre estos puertos (y su toponimia vasca) ver también de la misma autora: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», pp. 89-97.

34. AHPGO, partido de Azpeitia, 3300, (2) f. 62. Diez más de estas mismas «lanchas» se fabricaron en Zarauz.

tado en el Pasaje de Fuenterrabía ante el escribano Juan Sánchez de Benesa, simplemente llama a los maestros de las embarcaciones «maestros de galiones»³⁵.

3.2. En torno a 1550: la chalupa se impone al galeón

La documentación notarial, y de otros tipos, permite ver que a partir de mediados del siglo XVI la palabra galeón dejó rápidamente de usarse en la costa vasca para denominar una pequeña embarcación ballenera/pesquera. En realidad, en ese contexto el término parece haber desaparecido casi totalmente y pasó a emplearse en primer lugar, simultáneamente con la voz nao, para barcos mercantes medianos y grandes de alta mar (mayores a 70/80 toneles y comúnmente de 500/600 y más toneles) que he llamado 'nao de uso múltiple'³⁶. Cuando durante la segunda mitad de siglo, y sobre todo durante el último cuarto, la monarquía española empezó a construir grandes barcos de guerra para el Atlántico, partiendo del modelo de la nao/galeón vasco (la gran mayoría fabricados en astilleros de Vizcaya y Guipúzcoa, aunque también de Santander), estos fueron llamados principalmente galeones. Pero la evolución de estas grandes naos/galeones en el siglo XVI es otra historia que trataremos en otro estudio³⁷.

Paralelamente, el uso de la palabra chalupa se extendió a lo largo de la costa y la pequeña embarcación ballenera (pero también pesquera) especializada que utilizaban los balleneros/pescadores vascos, tanto en la costa vasca como en Asturias/Galicia y en Terranova, vino a ser llamada generalmente chalupa, aunque también se la llamaba, de forma genérica, pinaza (véase más abajo).

En los numerosísimos documentos que conciernen a la pesca de la ballena por vascos en esos lugares tan dispares durante la segunda mitad del siglo XVI, por lo general las embarcaciones balleneras son definidas como chalupas. Por ejemplo, las cuentas de las vituallas y de los aparejos de dos naos/galeones del País Vasco sur que fueron a Labrador «a pesca de ballenas» en 1566 hacen referencia solamente a chalupas. Las cuentas de uno de los dos barcos enumeran «10 chalupas para caza de ballenas e para lo demas serbiçio a 14 ducados por cada una» (o sea 5.250 maravedís). Puede que en las cuentas los armadores inflaran el precio de cada chalupa al ser éstas para cobrar seguros hechos sobre el viaje, ya que en esos años las chalupas se compraban y vendían comúnmente por menos³⁸. En 1560, en un documento notarial sobre la contratación de arponeros de Orio para otro barco armado para la pesca de ballenas en Labrador, un capitán guipuzcoano prometió pagar a los arponeros de su tripulación seis ducados (2.250 maravedís) por cada una de sus chalupas que se dejaba en Labrador para así poder traer más carga en el barco³⁹. Dejar los botes balleneros/pesqueros (con sus marcas de identificación) en Terranova/Labrador (a menudo hundidos bajo el agua) fue por esta razón una práctica generalizada; los armadores indemnizaban a sus dueños y en muchas ocasiones se aprovechaban de los botes al año siguiente (personalmente o dando poder a otros para recuperarlos y usarlos). Las embarcaciones balleneras también son definidas solamente como chalupas en un acuerdo entre balleneros guipuzcoanos escrito en Labrador en 1572 y que aún se conserva. Por el concierto, redactado el siete de septiembre de ese año «en el puerto llamado Chateau» (hoy día Chateau Bay, Labrador) Joanes de Leço compraba «quatro chalupas» a Joanes de Landagorrieta y se comprometía a pagar su valor total de 20 ducados más adelante⁴⁰.

De los múltiples ejemplos de la utilización de chalupas específicamente para la pesca de bajura en la costa vasca, así como en Terranova, basta citar dos. En un pleito de mediados de siglo sobre la pesca costera por vecinos de Orio, varios testigos declararon que los aproximadamente 80 pescadores de la villa, «que su ofiçio es pescar sardina con redes e otros pescados con anzuelos», faenaban «con

35. Datos tomados del manuscrito de un libro sobre la pesca vasca en los siglos XVI y XVII que este autor tiene en fase de pre-publicación.

36. Para documentación de archivos sobre estas naos/galeones véase: BARKHAM, M. M.: *Report on 16th Century Spanish Basque Shipbuilding c. 1550 to c. 1600* (1981); «Sixteenth Century Basque Shipbuilding: The Multipurpose Nao» en CEDERLUND, C.O., coord.: *Postmedieval Boat and Ship Archaeology* (trabajos presentados en el *International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Estocolmo, 1982), *British Archaeological Reports International Series*, 256, 1985, pp. 113-135 (traducido con bastantes errores en «La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple», *Cuadernos de Sección Historia-Geografía* (Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián), III, 1984, pp. 101-126; y «Spanish Shipping and Shipbuilding at the Time of the 1588 Armada» en *Armada, 1588-1988*, Penguin Books y National Maritime Museum, London, 1988, pp. 158-163.

37. Estoy en proceso de actualizar los estudios citados en la nota anterior utilizando nueva documentación inédita de archivo sobre las naos/galeones.

38. ARChV, pleitos civiles, Masas (fen.), 260-1045. Documentos publicados en HUXLEY [BARKHAM], S.: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», pp. 162-164 (Documentos LXX A/B y LXXI A/B).

39. AHPGO, partido de San Sebastián, 1785, f. 48.

40. AHPGO, partido de San Sebastián, 335, f. 11. Documento transcrito en HUXLEY [BARKHAM], S.: «Two Documents Written in Labrador, 1572 and 1577», *The Canadian Historical Review*, 57, 1976, pp. 235-38.

sus chalupas»⁴¹. El otro caso es el de la nao/galeón *Santa María* o *Nuestra Señora de la Encarnación* (de 300 toneles aproximadamente), propiedad del ya mencionado capitán Amilibia de Motrico, que en 1565 fue fletada por un convecino suyo «para las partes de Tierranoba a la pesca de bacallaos». El barco llevó 66 tripulantes y 12 chalupas pero de camino hacia América se perdió en La Rochelle a donde había ido «a tomar la sal e otros petrechos»⁴².

Estas chalupas continuaron siendo empleadas para la pesca (de sardina, de bacalao, etc.) y para la caza de ballenas durante el siglo XVII. Así, en 1605 un vecino de Motrico equipó una chalupa con ocho personas para cazar ballenas en el «puerto de Quexo» (en lo que hoy día es Cantabria)⁴³. En 1603 se vendió en Zumaya una chalupa «con su ancora y sogas y sus quatro paneles y dos arpones, el uno con su arponera y el otro sin ella, y mas dos chabalines grandes y otro pequeño» por 20 ducados, mientras que en 1606 otra chalupa fue vendida en Motrico por el precio más elevado de 120 ducados, pero su adrezo era mucho más completo: un estacha, seis remos, un arpón con su arponera, tres jabalinas, un arpeo, más «nueve redes de pescar sardina»⁴⁴.

La desaparición casi total del término galeón para una pequeña embarcación ballenera/pesquera vasca durante la segunda mitad del siglo XVI, y la simultánea rápida imposición y generalización del término chalupa para este tipo de barco menor, sugiere que el nuevo y diferente diseño de la chalupa –cualquiera que fuera y por mínimo que fuera– fue visto por los balleneros/pescadores vascos como más apropiado y que pronto eclipsó al del galeón. La chalupa, entonces, llegó a ser la embarcación ballenera/pesquera especializada de los vascos durante la segunda mitad del Quinientos, pero hay que recordar que fue la heredera directa del pequeño galeón.

4. «LAS PINAÇAS MAYORES E MENORES»

En la costa vasca, a lo largo del siglo XVI, uno de los usos de la palabra pinaza era como término genérico para pequeñas embarcaciones de pesca en general, incluyendo aquellas balleneras/pesqueras, o sea el galeón y la chalupa. Esto parece deducirse de muchos documentos notariales y de otra clase en los que tanto galeones como chalupas (igualmente en el contexto ballenero como en el pesquero) son también llamados pinazas.

Entre ellos está uno de los documentos relacionados con el viaje a Terranova en 1548 de la nao *Tres Reyes* de Portugaleta a «la pesca de macallao e grasa de ballenas». Aunque en la carta de fletamento y otros documentos las pequeñas embarcaciones balleneras/pesqueras que llevó la *Tres Reyes* son llamadas «galeones» o «chalupas», son igualmente llamadas «pinazas». El contrato para el empleo de cinco «maestres de galeones o chalupas» especifica, haciendo referencia a estos botes, que «sy por traer mas carga dexaren las dichas pinaças en la dicha Terranoba que [...] seran pagados sus dueños». Además, el contrato dice que antes de la expedición los maestros de galeones o chalupas habían de ir con «la gente de sus pinaças» a Portugaleta para llevar la nao al puerto del Pasaje de donde iba a zarpar para Terranova. Al final del contrato estos maestros «se obligaban de seguir el dicho viaje [de Terranova] con las dichas sus pinaças»⁴⁵. Aparentemente en documentos como estos de 1548 relativos a la *Tres Reyes*, galeón y chalupa son términos más técnicos o específicos mientras que pinaza es un término más general o genérico queriendo decir nada más pequeña embarcación.

Lo mismo ocurre en algunos de los otros documentos antes mencionados. Por ejemplo, cuando el marino de Fuenterrabía, Martín de Artalequ, dijo en su testimonio dado en septiembre de 1542 que, pescando bacalao en Terranova en junio de 1541, había oído decir a marineros de bacaladeros franceses que el explorador francés, Cartier, les había tomado «algunas chalupas que trayan a pescar», también llamó a las chalupas «pinaças de pescar»⁴⁶. Asimismo, en la carta de fletamento de la nao/galeón *Santa María* o *Nuestra Señora de la Encarnación* del capitán Amilibia de Motrico, armada en 1565 «para [...] la pesca de bacallaos», se especifica que Amilibia había de poner tres de las 12

41. ARChV, pleitos civiles, Varela (fen.), 771-3.

42. AHPGO, partido de Vergara, 2579, (8) f. 46. Ver también HUXLEY [BARKHAM], S.: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», p. 164 (Documento LXXII).

43. AHPGO, partido de Vergara, 2618, f. 133.

44. AHPGO, partido de Azpeitia, 3336, f. 227; partido de Vergara, 2607, (1606) f. 14.

45. Datos tomados del manuscrito de un libro sobre la pesca vasca en los siglos XVI y XVII que este autor tiene en fase de pre-publicación.

46. Véase arriba.

chalupas que se iban a llevar. Sin embargo, también se les llama «las dichas tres pinaças»⁴⁷. Otro ejemplo es el del documento notarial fechado en Orío, el 8 de marzo de 1560, para la contratación de arponeros para el viaje de aquel año a Terranova, «a la pesquería de ballenas e grasa e azeite dellas», de la *María* «de porte de trezientas toneladas [o toneles en otro documento]» y tripulada por 55 marineros y 20 grumetes y pajes. Con la escritura el capitán de la nao contrataba a ocho vecinos de Orío, tres de los cuales tenían que llevar tres «pinaças o chalupas» suyas equipadas a su costa «con el adreço necesario acostunbrado». Pero se especifica que los tres hombres servirían de «heridores o arponeros» simplemente en «sus chalupas». Otros cuatro hombres (formando dos parejas) tenían que llevar otras dos «chalupas» (uno de cada pareja siendo arponero y el otro «maestre» de la chalupa). Como las chalupas (o pinazas) iban a ser dejadas en Terranova, el capitán se comprometía a pagar a sus dueños seis ducados por el valor de cada una de ellas⁴⁸.

Por lo tanto, estoy de acuerdo con la teoría de Ciriquiain Gaiztarro de que con el nombre de pinazas se conocían «todas las embarcaciones de pesca [de bajura], grandes o chicas». Pero no concuerdo con otra conclusión suya: que «no se conoció en el litoral vasco, hasta principios del siglo XVI otra embarcación de pesca, menor o mayor, que la pinaza. Ella fue el único barco pesquero, durante un largo período de nuestra historia escrita», porque para entonces ya existía el galeón (embarcación que no menciona dicho autor) y, casi sin duda, la chalupa⁴⁹.

En bastantes otros documentos relacionados con la caza de ballenas por los vascos en el litoral cantábrico así como en Terranova, sobre todo durante la segunda mitad del siglo XVI, las pequeñas embarcaciones balleneras/pesqueras son descritas únicamente como pinazas. Por ejemplo, las ordenanzas de enero de 1550 de la cofradía de Lequeitio sobre «matar ballenas» en aguas cercanas, con la excepción de una referencia a «vateles», siempre llaman a las embarcaciones balleneras «pinazas». Las ordenanzas hacen hincapié en que «la pinaça que salliere de la villa para la vallena llebe seis marineros o perçonas que no sean marineros»⁵⁰. De forma parecida, la carta de fletamento de la nao/galeón *San Nicolás* de Bilbao para la pesca de ballenas en Terranova en 1564, bajo capitania de un guipuzcoano, habla solamente de pinazas⁵¹.

Puede que esto indique que existía una embarcación ballenera especializada llamada pinaza (parecida al galeón y a la chalupa). Sin embargo, parece ser mucho más probable que en estos casos la palabra pinaza también esté siendo utilizada en el sentido genérico significando pequeña embarcación, y que, técnicamente hablando, estas pinazas eran galeones o chalupas, que, como ya hemos señalado, son los nombres que aparecen mayoritariamente en la documentación sobre la pesca de la ballena para denominar las embarcaciones balleneras. De ahí que, cuando la misma nao/galeón *San Nicolás* de Bilbao regresó de otro viaje ballenero en Terranova el año siguiente de 1565, entre el material ballenero sobrante y que vendieron los armadores estaba una chalupa, comprada por un vecino de Motrico por 10 ducados⁵².

Asimismo, hay un gran número de documentos referentes a la pesca de bajura por marineros vascos, ya sea en la costa vasca, en la costa de Irlanda (sobre todo para merluza, congrio, arenque y sardinas) o en la costa de Terranova (para bacalao), en los que las embarcaciones pesqueras son llamadas solamente pinazas. Por ejemplo, en la primavera de 1511 la nueva nao *Santa Marina*, propiedad de Martín Pérez de Olea de Lequeitio, fue fletada para «la pesca de Chirgo» en Irlanda (entre julio y Navidad) por otro empresario de la villa, Juan de Maidana, que navegó como capitán. Entre el material de pesca que el capitán tenía que cargar estaban «seis pinaças de pescar merluzas e una de matar sardina», dos de ellas tripuladas por cinco pescadores cada una y cuatro por cuatro pescadores cada una (lo cual supone una tripulación mínima de 26 personas)⁵³. En 1530, a ruego de seis de los «maestros de pinazas» de la villa, dos mercaderes-empresarios de Motrico, Juan de Meçeheta y Juan de la Plaça, acordaron fletar la carabela *Trinidad* también para la pesca en Irlanda. Habían de proveer seis o nueve pinazas con sus tripula-

47. AHPGO, partido de Vergara, 2579, (8) f. 46.

48. AHPGO, partido de San Sebastián, 1785, f. 48.

49. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: «La pinaza en el litoral vasco», pp. 99-100.

50. Ordenanzas publicadas en UGARTECHEA Y SALINAS, J. M.: «La pesca tradicional en Lequeitio», *Anuario de Eusko-Folklore*, 22, 1967-68, pp. 135-136.

51. Documento publicado en GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del consulado y casa de contratación de la villa de Bilbao*, José de Astuy, Bilbao, 1913-14; edición facsimilar, Editorial «La Gran Enciclopedia Vasca», 3 tomos, 1972, t. I, pp. 133-138.

52. *Ibid.*, p. 142.

53. ARChV, Reales Ejecutorias, 318-10. Para otro «*biaje de Xirzo*» en 1524 y un «*biaje de la pesca [...] de chirgo*» en 1536 también por barcos de Lequeitio véase Archivo Municipal de Lequeitio (en adelante AML), reg. 52, f. 163, y Archivo Histórico Eclesiástico de Vizcaya (en adelante AHEV), libros 16-II y 28-II.

ciones y cargar la carabela con «todas las bituallas neçerarias de pan e vyno e sydra e armazon e aparejos para hazer la dicha pesca». El número final de pinazas que se llevaron no está claro ya que en el documento la palabra «seis» está tachada y la palabra «nueve» añadida. Una de las pinazas había de ser traída de vuelta de Irlanda «en la dicha nao»⁵⁴. Igualmente, las ordenanzas de 1598 de la cofradía de mareantes y pescadores de Motrico, aparte de hablar de «las pinazas que andan en tierra o junto a ella por congrio y sardina que se coge en tierra», determinaban que de ahí en adelante, para mayor «seguridad [...] especialmente en la pesquería de besugos en el invierno y de atunes en el verano» (más allá de dos leguas de la costa), todas las «pinazas» se hiciesen de por lo menos 15 codos (8,5 metros) de eslora⁵⁵. Lo cual indica que había pinazas de más, pero también de menos, de 15 codos.

Esta documentación sugiere que la voz pinaza, además de ser un término genérico, significaba a la vez un tipo específico de embarcación menor, usada para la pesca de bajura cerca de tierra, distinto al galeón y a la chalupa (aunque sería probablemente parecida a estos, con remos y vela(s), sin cubierta y de menos de 15 codos o 8,5 metros de eslora). Pero cabe la posibilidad de que, aquí también, se esté empleando la palabra pinaza genéricamente, y que en realidad estas «pinazas» de menos de 15 codos de eslora no fueran embarcaciones específicas sino que fueran galeones o chalupas. De hecho en un pleito de la década de 1610 entre miembros de la cofradía de Motrico, directamente relacionado con las ordenanzas de 1598 de dicha cofradía, no se habla de «pinazas» de menos de 15 codos de eslora sino de «chalupas». Algunos pescadores querían que se permitiera a «chalupas» de menos de 15 codos de eslora salir a la mar más allá de las dos leguas durante la temporada más segura entre abril y julio⁵⁶. De forma parecida muchos de los testigos presentados en un detallado informe sobre la situación pesquera en Guipúzcoa, llevado a cabo en 1599 por orden del rey, al hablar de las pequeñas embarcaciones que pescaban cerca de tierra, se refieren a chalupas y no a pinazas menores (véase abajo). No olvidemos, tampoco, que las pequeñas «pinazas» llevadas a Irlanda en 1511 con la nao *Santa Marina* fueron tripuladas cada una por cuatro o cinco pescadores, el mismo número de personas que muchas veces salían a pescar en los galeones y en las chalupas.

Ciriquiain Gaiztarro concluyó que en el siglo XVI en algunos puertos de la costa «se resisten [...] a aceptar» la chalupa puesto que estas ordenanzas de Motrico «siguen refiriéndose [...] única y exclusivamente a pinazas como si no conocieran otra embarcación»⁵⁷. Pero ya que abundan las referencias a chalupas en la documentación notarial de Motrico de la segunda mitad del siglo XVI (no trabajada por ese autor), el empleo de la voz pinaza en las ordenanzas no puede tomarse como una señal de ‘resistencia’ sino sencillamente como una expresión genérica.

Cabe preguntar ¿existió en el siglo XVI una «pinaza menor» (por debajo de 15 codos de eslora) distinta al galeón y a la chalupa? Aunque por ahora no podemos resolver definitivamente esta cuestión, lo que sí está claro es que el término pinaza se usaba extensamente para significar pequeñas embarcaciones (de menos de 15 codos o 8,5 metros de eslora) que podían ser llevadas a Asturias/Galicia, Irlanda y Terranova a bordo de barcos más grandes.

4.1. La pinaza mayor

Lo que es igualmente seguro es que durante el siglo XVI el término pinaza tenía otro significado: el de una embarcación bastante más grande (frecuentemente de hasta 11 o 12 metros de eslora) –generalmente por debajo del porte de 25 toneles– y bastante más costosa. Esta «pinaza mayor» también era empleada para la pesca costera, en particular para las pesquerías de atún (en verano), de merluza⁵⁸ y de besugo (durando ésta desde diciembre hasta marzo –y de ahí la expresión «pinaza besuguera»–) que junto con la pesca de sardina dominaban la pesca de bajura vasca. Pero al ser mayor, además de llevar una tripulación más numerosa (10 y 12 pescadores eran frecuentes), podía alejarse más de la costa, lo cual era esencial para las pesquerías de atún, merluza y besugo. A principios de la década de 1540, en un pleito sobre una tasa que reclamaba el preboste de Lequeitio sobre pescado traído a la villa por sus pescadores, la cofradía afirmó que los cofrades solamente estaban obligados a pagar el derecho sobre «la merluça e besugo que de las çinco legoas afuera se

54. AHPGO, partido de Vergara, 2560 (16 de junio de 1530).

55. Ordenanzas publicadas en IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, pp. 182-190.

56. AHPGO, partido de Azpeitia, 2620, f. 17.

57. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: «La pinaza en el litoral vasco», p. 101.

58. Documentos de mediados del siglo relativos a la cofradía de Lequeitio hacen referencia al «tiempo de la pesca de merluças» y a «la pesca de las merluças [que] dura diez meses». Citados en UGARTECHEA Y SALINAS, J. M.: «La pesca tradicional en Lequeitio», p. 130.

mata» (con pinazas y otras embarcaciones) y no sobre pescado que se cogía con anzuelos y redes más a tierra⁵⁹.

Según cinco contratos de construcción (todos ellos escrituras notariales) para pinazas mayores fabricadas en Vizcaya y Guipúzcoa entre 1539 y 1578 (por precios de entre 33 y 75 ducados), en el siglo XVI muchas de estas embarcaciones tenían las siguientes dimensiones principales: aproximadamente 17 codos (9,7 metros) de quilla, 21 codos (12 metros) de eslora, 5,75 codos (3,3 metros) de manga (por dentro) y 2,5 codos (1,43 metros) de puntal hasta el carel (véase el Cuadro 1) –casi cuatro metros más largo que una chalupa ballenera/pesquera–. Por lo general éstas eran las dimensiones máximas de la pinaza mayor ya que a partir de los 17/18 codos de quilla y 21/22/23 codos de eslora los barcos pasaban a ser zabras (o pataches)⁶⁰. Esto significa una relación manga/eslora de 1/3,65 (comparada con la de 1/4,05 de la chalupa), una relación manga/quilla de 1/2,95 y manga/puntal de 1/0,43; o sea que las chalupas balleneras/pesqueras eran más largas y algo menos profundas, con relación a la manga, que estas pinazas.

Las dimensiones de entre 1539 y 1578 para pinazas mayores son casi idénticas a las de una «pinaça besuguera» fabricada en Guipúzcoa en 1623 de 20 codos de eslora, 5,25 de manga y 2,33 de puntal. Son también casi idénticas a las dimensiones de una «pinaça mayor» hecha en Zumaya en 1620, «de porte de duzientos quintales» (bien 8,8 o 13,3 toneles dependiendo si eran quintales de 100 o 150 libras cada uno)⁶¹, que serviría para «acarrear fierro y rrxax [herraje] dende esta dicha villa [de Zumaya] a la de San Sevastian y al puerrto del Pasaje y otras partes»: 16 codos de quilla, 19 de eslora, 5,5 de manga y «dos codos y tres terçias» de «altor» a la cinta. Los empresarios de Zumaya que contrataron a un maestre carpintero de la villa para hazer esta «pinaça mayor», le pidieron al mismo tiempo otra «pinaça menor», para el mismo propósito, de 16 codos de «quilla y eslora», 4 codos y «tres terçias» de manga y 1,75 codos de «altor asta la çinta»⁶².

Cuadro 1. Dimensiones principales, en codos (cada codo de 57 cms. aprox.), de cinco pinazas mayores fabricadas en Vizcaya y Guipúzcoa entre 1539 y 1578

Lugar y año de construcción	quilla	eslora	manga	puntal
Usúrbil (1549)	16	—	5,25	2,33
Zumaya (1578)	17	21	5 (+)	2,5
Lequeitio (1539)	—	22	5,75	2,75
Zumaya (1550)	—	22,5	5,82	3,82
Fuenterrabía/Zumaya (1557)	17,5	22,5	6,25	2,66

Fuente: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate), documentos publicados en los Apéndices II, V, VI, VII, VIII

El nuevo arancel aprobado por el concejo de Orio en octubre de 1564 menciona entre las tasas una de un real sobre «cada pinaça, chalupa o vatel de quatro tonelles para avaxo que sea nuevo del estillero que saliere o entrare por la dicha varra [de la desembocadura del río]» (la misma tasa se cobraba sobre «cada ala o galupa», embarcaciones de río). Había otra tasa de «seys maravedís por tonelada» sobre «cada pinaça, vaxel [bajel] o navio de qualquier genero, aunque sea nuevo del estillero, que fuere mayor de quatro toneladas»⁶³. Puede que la pinaza de menos de cuatro toneles (cada uno de 2,250 libras o bien de dos pipas o cuatro barricas aproximadamente) fuera la pinaza pesquera menor, pero una pinaza de tres o cuatro toneles ya era de un tamaño respetable.

59. Ibid., p. 124.

60. En un futuro próximo espero poder publicar un trabajo sobre las zabras.

61. En esas fechas se utilizaban ambos quintales y un tonel venía a tener 2,250 libras.

62. AHPGO, partido de Azpeitia, 3369, f. 4 v, documento transcrito en el Apéndice IX.

63. Archivo Municipal de Orio, caja 4/1.

La distinción entre pequeñas embarcaciones para la pesca de bajura cerca de la costa (galeones, chalupas y quizás pinazas menores) y pinazas mayores para la pesca de bajura algo más mar adentro queda patente a través de numerosos documentos. Por ejemplo, las cuentas de los diezmos parroquiales de Lequeitio hacen referencia en 1546 a «la ganancia de las pinaças mayores e menores de todos generos de pescados e de sardinas a uno por çiento»⁶⁴. Cinco años después, en 1551, mientras que varios vecinos de Zumaya y Guetaria llevaron dos chalupas (cada una con ocho hombres) para cazar ballenas en Luanco (Asturias), también llevaron una pinaza (mayor) para traer «toda la pesca de vallas e de saynes [o aceite]» hasta Guipúzcoa⁶⁵. Por otro lado, las ordenanzas de 1598 de la cofradía de mareantes y pescadores de Motrico, indican claramente la existencia de pinazas mayores (o en su texto «pinazas grandes» al decretar, como hemos dicho, que desde entonces en adelante, para mayor «seguridad [...] especialmente en la pesquería de besugos en el invierno y de atunes en el verano» (más allá de dos leguas de la costa), todas las «pinazas» se hiciesen de por lo menos 15 codos de eslora. Al mismo tiempo determinaban que «ningun maestre pinacero vaya a la altura ni invie su pinaza grande ni pequeña» a más de dos leguas de la tierra sin llevar «aguja de navegacion bien acondicionada»⁶⁶.

También distinguen claramente entre pequeñas embarcaciones para la pesca muy a tierra (galeones, chalupas y quizás pinazas menores) y pinazas mayores muchos de los testigos que declararon en el informe sobre la situación pesquera en Guipúzcoa hecho para el rey en 1599. Un vecino de San Sebastián, el capitán Juanes de Arano, afirmó «que las pinazas [que] van a la mar alta son grandes barcos de cada veinte y cuatro e treinta pipas [o sea 12 a 15 toneles] e las chalupas andan muy a tierra; y que se pesca con cordel, anzuelo y red, y que [en] cada pinaza que va a mar alta [van] diez y doce hombres, y [en] las chalupas, que pescan casi en tierra, a tres, cuatro y cinco hombres, más y menos». Un conocido vecino de Zumaya, Martín de Olazábal, dijo que «se pesca en la mar alta con pinazas y más a tierra con chalupas y barcos y hacen la dicha pesca con anzuelos, cuerdas y redes. E llevan en las pinazas de doce a veinte hombres según el porte y grandor de la pinaza y a la parte e menesteres que van; y en las chalupas y barcos van tres, cuatro, hasta siete personas». García de Sorarte, marino y pescador de Deva, declaró que «y van a la dicha pesquería en pinazas y chalupas; en pinazas a la mar alta, y en cada una dellas suelen ir, de ordinario, doce, diez, catorce, y más y menos, como es el tiempo; y en las chalupas cuatro, cinco, seis hombres, y más y menos»⁶⁷.

Pero las pinazas mayores también servían para otros fines. Se utilizaban para el transporte costero local y para el comercio de cabotaje hacia el suroeste de Francia y hacia Asturias y Galicia (y en menor medida hasta Portugal y Andalucía). Así, en 1556 dos pinazas transportaban un total de 82 barricas de grasa de ballena (o bien unos 20 toneles) desde Castro Urdiales a Plencia (para su posterior exportación); lo cual concuerda con las pinazas de 12 a 15 toneles mencionadas por el capitán Arano de San Sebastián⁶⁸. Entre junio de 1578 y junio de 1580 la pinaza de Juan de Busturia, de Motrico, fue fletada por lo menos para tres viajes comerciales de ida y vuelta entre Guipúzcoa y Asturias y Galicia⁶⁹. En 1581 Sebastián de Duana, empresario de Zumaya, era dueño de una pinaza grande junto con Francisco Ybañez de Garagarza, un importante mercader de hierro de Azpeitia en el *hinterland* de Zumaya, que usaban, entre otras cosas, para transportar trigo y otras mercaderías entre San Sebastián y Zumaya⁷⁰. En 1586 Duana fletó otra pinaza suya a un vecino de Motrico para la pesca de merluza en aguas de Gijón⁷¹.

Se utilizaban asimismo para el corso y para remolcar barcos mayores que entraban y salían de los puertos vascos. En 1547 dos naos/galeones, con 28 tripulantes cada una, fueron fletadas por mercaderes de Zaragoza, Logroño, Vitoria y Bilbao para llevar 800 y 850 sacas de lana, respectivamente, desde Deva a Flandes. Para sacarlos del puerto y de la ría de la villa se usaron nada menos que cuatro pinazas con un total de 78 hombres, en un caso, y en el otro cinco pinazas con 98 hombres, o sea un promedio de 19,5 hombres en cada pinaza⁷².

64. AHEV, libro 28-II.

65. AHPGO, partido de Azpeitia, 3297, f. 19.

66. Ordenanzas publicadas en IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, pp. 182-190.

67. El informe está publicado en *Ibid.*, y estas declaraciones se hallan en pp. 28, 34 y 69.

68. Datos tomados del manuscrito de un libro sobre la pesca vasca en los siglos XVI y XVII que este autor tiene en fase de pre-publicación.

69. AHPGO, partido de Vergara, 2582, (2) f. 53; 2585, (6) f. 23 v.; 2595, (2) f. 87. Documentos citados en BARKHAM, M.M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, secciones 2.1.1. y 2.1.2.4.

70. AHPGO, partido de Azpeitia, 3308, f. 57.

71. AHPGO, partido de Azpeitia, 3314, f. 112 v.; 3322, f. 54.

72. AHPGO, partido de Azpeitia, 1887, ff. 45 y 49.

Durante la segunda mitad del siglo XVI la pinaza mayor fue uno de los tres principales tipos de barcos mercantes fabricados en la costa vasca (o por lo menos en Guipúzcoa y Vizcaya). Esto puede verse en unos censos de enero/febrero y junio de 1571 de todos los barcos que había en esos meses en Vizcaya y Guipúzcoa, llevados a cabo por agentes del rey (Cristóbal de Barros, Juan Martínez de Recalde y el corregidor de Guipúzcoa)⁷³. Los censos demuestran que (aparte de las embarcaciones menores como chalupas, bateles y esquifes) los principales tipos de barcos mercantes que entonces se construían eran pinazas, zabras (o pataches) y naos. Tanto las zabras como las naos eran barcos capaces de largas travesías en alta mar. Las zabras normalmente tenían una eslora de entre 12 y 17 metros (y un porte de entre 30 y 70 toneles) y hacia 1580 costaban nuevas entre 13 y 15 ducados por tonel, mientras las naos normalmente tenían una eslora de entre 17 y 33 metros (y un porte de entre 70/80 y 800 toneles) y costaban nuevas unos 10 a 13 ducados, también hacia 1580⁷⁴.

Los principales tipos de barcos no eran, como sugirió Phillips, «naos, navíos, zabras y chalupas»⁷⁵. Phillips llegó a la conclusión que estos cuatro tipos de barcos (olvidando así la pinaza) fueron los que predominantemente «se fabricaban específicamente para, y se acostumbraban usar en, la costa cantábrica» en el siglo XVI, a partir de censos de barcos hechos por la corona, incluyendo los censos de 1571, sin darse cuenta que los oficiales que compilaban los censos utilizaban los términos navío y nao en el sentido genérico para definir barcos pequeños y grandes de distintos tipos.

Numerosas referencias de archivos tanto locales como estatales demuestran que este uso de los dos términos entre contemporáneos era frecuente. Por ejemplo, en 1584 el alcalde de Zumaya, al solicitar permiso para recaudar fondos para hacer obras en la barra de arena que obstruía la desembocadura del río Urola, certificó que en la villa, desde tiempo «immemorial», se habían fabricado grandes «naos» y pequeños «navíos» tanto para servicio real como para particulares de Guipúzcoa y Vizcaya⁷⁶. En la documentación, el término navío también se usa en el sentido genérico (queriendo decir embarcación o barco) y no para definir un tipo de barco en particular. Citemos, como ejemplo, las cuentas de 1575 de una asociación entre dos empresarios de Zumaya para la construcción naval. Estas mencionan que desde 1572 la compañía había fabricado dos «navíos»: una «zabra» de 70 toneles y una «nao» de 200 toneles⁷⁷. Este uso genérico de la palabra navío explicaría por qué los 97 navíos que aparecen enumerados en el censo de enero/febrero de 1571 varían de tamaño entre 13 y 300 toneles.

Refiriéndose a la chalupa y a la pinaza, Ciriquiain Gaiztarro sugirió que durante la segunda mitad del siglo XVI «convivieron las dos» pero que entre ellas hubo una «lucha natural del que empieza con el que acaba», pugna que en su opinión acabaría por ganar la chalupa⁷⁸. Según la documentación notarial y de otras clases, esto no es nada seguro; si hubo una «lucha» fue durante la primera mitad del siglo entre el galeón (del que no habla el autor) y la chalupa, en la que sí terminó por imponerse esta pequeña embarcación ballenera/pesquera.

Para finalizar este trabajo publicamos por primera vez (en los Apéndices II a VIII) siete contratos de construcción para pinazas mayores fabricadas en Vizcaya y Guipúzcoa entre 1539 y 1578, y en el Apéndice IX otro contrato para dos pinazas de «acarrear fierro» (una «mayor» y una «menor») hechas en Zumaya en 1620. Estos, además de darnos las dimensiones arriba mencionadas, nos facilitan una amplia gama de detalles sobre la construcción de estos clásicos barcos pesqueros, de transporte, de remolque, etc., de la costa vasca. Nos enseñan que la pinaza mayor podía tener la popa redonda, que tenía un timón (o leme) fijado con hierros y que solía tener dos «tillas» o medias cubiertas (una en proa y otra en popa), como la pinaza de 12,8 metros de eslora hecha en 1557 para un vecino de Fuenterrabía que debía tener: «la popa redonda y su quarter maçiso y en longor de seys codos y tenga la popa y la tilla en el mismo tenor y las tillas en el mismo longor» (Apéndice VII).

73. AGS, Guerra Antigua, 75 (13, 24, 95). Estos documentos han sido estudiados en BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, sección 2.3, mientras que HUXLEY [BARKHAM], S., utilizó estos censos, para hacer un análisis de la situación naviera en Guipúzcoa en 1571 en relación con las pesquerías de Terranova, en «Guipuzcoan Shipping in 1571 with Particular Reference to the Decline of the Transatlantic Fishing Industry» en DOUGLASS, W. A., coord.: *Anglo-American Contributions to Basque Studies: Essays in Honor of Jon Bilbao*, Desert Research Institute Publications on the Social Sciences, Reno, Nevada, no. 13, 1977, pp. 73-81.

74. BARKHAM, M. M.: *Shipowning, Shipbuilding and Trans-Atlantic Fishing in Spanish Basque Ports, 1560-1630: a Case Study of Motrico and Zumaya*, sección 2.1.

75. PHILLIPS, JR., W.D.: «Spain's Northern Shipping Industry in the Sixteenth Century», *Journal of European Economic History*, 17, 1988, pp. 267-301.

76. AHPGO, partido de Azpeitia, 3312, 107.

77. AHPGO, partido de Azpeitia, 3301, 173.

78. CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: «La pinaza en el litoral vasco», p. 101.

Al parecer en bastantes casos el forro del casco era una mezcla de tablas (sobre todo de roble y castaño) juntadas «a tope» y «a tingladillo», como lo tenían dos pinazas hechas en Motrico en 1545. Una de ellas había de llevar «las dos tablas de junto a la quylla sean de muy buena tabla de roble, e toda la otra tabla asta lo tinglado sea de buena tabla de castano por enxeryr de buena tabla marchant y las dos tablas de tinglado de arriba tengan e sean de buen roble marchant y toda la tabla sean curada e muy buena» (Apéndice III). La otra también llevaría tablas «a tope» y «a tingladillo» de roble y de castaño, pero, además, la quilla no sólo había de ser quilla sino que a la vez se había de sacar de ella misma una tabla de cada lado («en ella se saquen la tablas de la quylla») (Apéndice IV). Estas dos pinazas llevaban timón (o leme) «de buena madera de castano o nogal». Otra parecida era una pinaza que se hizo en Zumaya en 1550 cuyo contrato dice «que la dicha pynaça sea toda calafetadiza y no llebe tynglado syno en los quarters» (Apéndice VI).

Habitualmente las tablas del forro del casco tenían un grosor de entre 4,75 y 5,2 centímetros («11 y 12 tablas en [cada] codo»), aunque había casos en que las tablas eran más delgadas: una pinaza fabricada en Urdayaga (Usúrbil) para un vecino de Orio en 1549 debía de tener la tabla «desde la quylla de la dicha pinaça hasta donde le tocare la mar a la dicha pinaça despues de botada de treze en codo [4,4 cms.] y lo demas restante hasta todo el conplimiento de la dicha pinaça de quatorze en codo [4,1 cms.]» (Apéndice V). Por lo visto también era común brear las embarcaciones tanto por fuera como por dentro, como lo estuvo esta misma pinaza hecha en Urdayaga: «con sus dos tilas y falcas conplidas y calafetada con estopa de canamo y breada en todo el costado bien e suficienmente asi por de fuera como por de dentro».

En cuanto a los maderos más gruesos del casco, el contrato para una pinaza de 12 metros de eslora construida en Zumaya en 1578, para dos vecinos de Deva y Elgoibar, especifica que el número de «orniduras» (varengas o genoles) debía de ser 34 (Apéndice VIII). El contrato para la pinaza fabricada en Zumaya en 1550, de 12,8 metros de eslora, nos informa que «la madera tenga buena y grande a lo menos cada un quarto de codo cada pieça de madera [14,25 cms.] e sy mayor [el contratante] le quiera dar el dicho [maestre carpintero] Juango le de como mandare con tal que en un codo llebe dos maderos» (Apéndice VI).

Por último estas pinazas normalmente llevaban dos palos o mástiles (el mayor y el de trinquete). Esto lo comprueban otros documentos notariales tales como cuatro escrituras de compraventa de pinazas, una de las cuales demuestra también que la pinaza podía tener una bomba de achique. En octubre de 1551, el maestre carpintero de Zumaya, Juango de Urçuriaga, compraba una pinaza vieja a otro vecino de la villa «con sus dos masteles y sus entenas y sus velas mayores y del trinquete con sus bonetas, y su botalo, y su arpeo con su guindaresa, y un esparto y otros cabos viejos y la xarcia del mastel mayor y del trinquete, e seys remos buenos y su bonba, dala e timon»⁷⁹. En marzo del año siguiente, otro maestre carpintero de Zumaya, Santiago de Yturregui, vendía una pinaza nueva a un vecino de San Sebastián «con sus escoperadas e soler e con sus dos tillas y con la harcia del mastel mayor y con los tanboletes del trinquete»⁸⁰. Igualmente, en 1551, Pascual de Leaegui el menor, de Motrico, vendía una pinaza con dos mástiles⁸¹. En 1568 otro vecino de Motrico compraba una pinaza a un vecino de Lequeitio «con sus falcas de popa en proa e con sus dos mastelles de pino e dos belas con sus amuras y escotas e un botalo e quatro remos», junto con dos estachas «e un arpeo e los dichos masteles con sus obenges, tricas, estagas, eceto el trinquete sin obenges [...] y su balde y escudilla»⁸².

Nos dicen lo mismo para principios del siglo XVII otras tres escrituras notariales. La primera, de 1621, trata de una pinaza entregada en Zumaya para llevar manufacturas de hierro desde la lonja o reñtería de Bedua (situada río arriba de dicha villa) hasta Zumaya, San Sebastián y otros puertos locales. La pinaza fue entregada con «sus dos masteles y dos bergas y el aparexo menudo pegante a ellos». Llevaba además «quatro remos [...], un mastel pequeño suelto [...], dos belas bonetas de las belas mayores con los papayos [papahigos] [...], otra boneta vieja [...], dos anclas de fierro la una mayor que la otra [...], tres cables de amarrar el dicho barco y pinaca [...], un pedaco de sogas bayben

79. AHPGO, partido de Azpeitia, 3297, f. 20.

80. AHPGO, partido de Azpeitia, 3297, f. 2 v.

81. AHPGO, partido de Vergara, 2566, (4) f. 83.

82. AHPGO, partido de Vergara, 2581, (2) f.13 v.

llamado [...], un pedaco de estache [...], una acha y un busadero para sacar agua [...], mas un palo llamado espeleta de botar las belas»⁸³. La segunda escritura, de 1623, concierne a la pinaza *Nuestra Señora del Rosario* fletada por sus dueños, de Zumaya, a un vecino de Guetaria para una expedición ballenera al «puerto de Quexo» (Cantabria). La pinaza –que iba a ser el barco transportista y no de caza– llevaba «dos belas mayores con sus vonetas y más la vela de gavia, dos anclas, dos guindarecas y dos pedazos de cabos para amarrar la dicha pinaca, y cinco remos y un gancho con su mango de palo, con mas la xarçia, masteles y aparexos»⁸⁴. La tercera escritura, de 1629, hace referencia a una pinaza construida en Zumaya, por un zumaitarra y un vecino de Azpeitia, llevando el mástil mayor y el de trinquete, con sus vergas, además de un bauprés⁸⁵.

Tal y como lo permiten ver algunos otros documentos, además de los galeones y de las chalupas, en el siglo XVI los marineros vascos también llevaban pinazas mayores a Terranova. De hecho, es probable que una de las embarcaciones encontradas en Red Bay (Labrador) sea una pinaza vasca (o un batel) de mediados de aquel siglo ya que tiene una eslora de aproximadamente 10 metros. Bien puede ser que estas pinazas mayores fueran las precursoras de las traineras vascas del siglo XVIII.

APÉNDICE I

Contrato notarial para la construcción de un batel por Pedro de Solaberrieta, vecino de Motrico, para Juan Martínez de Amilibia, empresario de la misma villa, fechado en Motrico el 11 de diciembre de 1559.

En la villa de Motrico a honze dias del mes de deziembre de mill e quinientos e çinquenta e nueve años, en presencia de mi Simon de Yturriça escribano de la majestad real e del numero de la dicha villa e testigos yuso escritos, parecieron presentes de la una parte Juan Martines de Amilibia e de la otra Pedro de Solaberrieta anbos vezinos de la dicha villa, e dixieron que entre ellos se abian conbenido, concertado e ygalado a que el dicho Pedro de Solaberrieta le aya de hazer e fabricar al dicho Juan Martines un batel, para su galeon, de las medidas e largor y en el precio e condiçiones e para el plazo y anchor siguientes.

Primeramente, el dicho Pedro de Solaberrieta se obligo con su persona e bienes de le hazer e dar echo y acabado el dicho batel y galafetado de buen ligazon e tablazon e quilla e branques e careles e bagaras e çinglas e todo lo demas nescesario bueno y suficiẽte e cozido onestamente segun se acostunbra semeiante batel, y aya de ser y sea de largor y de largo dizeseys codos y medio y mas los branques de manera que sea los dichos dizeseys codos y medio por dentro de los branques y del codo desta dicha villa, y de ancho en lo mas ancho quoaatro codos y quoaarto del dicho codo.

Yten, que como dicho es el dicho Pedro aya de hazer de buenos materiales suficiẽtes el dicho batel e de buena tabla e cozido bien e suficiẽtamente e hara buena obra e bien labrada e açuelada e dara echo e acabado de la fecha desta carta para un mes cunplido primero benidero.

Yten, que el dicho Juan Martines le aya de dar y pagar por el dicho batel al dicho Pedro diezeseite ducados, los quoaatro dellos oy dicho dia ante el escribano e testigos desta carta, e dello yo el presente escribano e doy fe e dellos dio carta de pago el dicho Pedro al dicho Juan Martines en forma, e mas le dara una pipa de bino de la cosecha de la dicha villa al precio que bale en la dicha villa a menudo menos el bendaje y el dicho Pedro se dio por contento de la pipa de bino, e lo resto al cunplimiento de los dichos diezeseite ducados dara entregandole el dicho batel y pagando, e le dara dos careles sin los balestrinques para el dicho batel buenos e suficiẽtes e mas la brea y estopa que fuere menester para galafetar el dicho batel, sin que por los dichos careles e estopa y brea le descuento al dicho Pedro de los dichos diezeseite ducados cosa ninguna [...]

Otro si, se obligo el dicho Pedro de le hazer al dicho batel las tillas de proa y popa con el lugar del tabiete e tambien el dicho tabiente trayendo le el dicho Juan Martines madero para ello todo en el dicho precio [...]

[siguen las cláusulas legales del contrato]

[firma el contratante pero no el carpintero]

(AHPGO, partido de Vergara, 2577, (1559) f. 47.)

83. AHPGO, partido de Azpeitia, 3370, f. 10 v.

84. AHPGO, partido de Azpeitia, 3372, f. 117.

85. AHPGO, partido de Azpeitia, 3378, f. 42 v.

APÉNDICE II

Extracto de un contrato notarial para la construcción de una «pinaça» en Lequeitio por Sancho de Mendeja, maestre carpintero vecino de Mendeja, para Pedro Sanz de Ormaechea «maestre de naos» y Juanes de Espeleta «maestre pinaçero», vecinos de Motrico, fechado en Motrico el 10 de Agosto de 1539.

[...] una pinaça buena e suficiete es a saber de longor y altor y anchor y del grandor e talle seguyente;
primeramente que aya de ser y sea la dicha pinaça de longor de veynte e dos codos de branque a branque,
y de anchor de tabla en tabla por de dentro de seys codos menos un quarto de codo,
y de altor tres codos menos un quarto de codo,
y que la tabla del costado aya de seer y sea de roble y de gordor la dicha tabla de doze tablas en codo,
la qual dicha pinaça haya de hacer y fabricar y dar vos fecha y fabricada y acabada de toda la carpinteria nesçesaria e clavazon e falcas y el gobernal e las dos tillas de popa e proa e los çingles de dentro bien e sufizientemente,
e dar vos fecha e acabada en perfeçion en los astilleros de la villa de Leqytio de oy dya de la fecha desta carta para el dia e fiesta de nuestra señora Santa Maria de setiembre deste presente año [...],
e pagays por la dicha pinaça que asy vos he de hacer treinta e tres ducados de oro e de justo peso,
e con que hes a vuestro cargo de hacer los fierros del dicho gobernal o leme e los mastes de la dicha pinaça e mas de mer la çena rasera a my e a mys ofiçiales al tiempo que la dicha pinaça se hubyere acabado [...]
[siguen las cláusulas legales del contrato]
[firma el maestre de naos pero no el maestre pinacero ni el maestre carpintero]
(AHPGO, partido de Vergara, 2563, (1) f. 124)

APÉNDICE III

Contrato notarial para la construcción de una «pinaça» en Motrico por Martin de Berastegui, carpintero vecino de Motrico, para Juan Urtiz de Ascarça, vecino de Motrico, fechado en Motrico el 4 de mayo de 1545.

En la villa de Motrico a quatro dias del mes de mayo ano del señor de mill e quinientos e quarenta e çinco, en presencia de mi Domingo Ybañez de Laranga escribano e testigos, Martin de Berastegui vecino de la dicha villa se obligo con su persona e bienes de hacer e dar echa e acabada en perfeçion a Juan Urtiz de Ascarça que presente estaba, vecino de la dicha villa, una pinaça nueva puesta y entregada en la ribera de la mar desta dicha villa para en fin del mes de agosto primera deste año, so pena del doblo e costas, de las condiciones y forma siguiente.

Primeramente, de quilla de roble buena e suficiete de largor dizesiete codos y todo de una pieça -y el dicho largor de branque a branque- y los branques de roble.

Yten, que las dos tablas de junto a la quilla sean de muy buena tabla de roble, e toda la otra tabla asta lo tinglado sea de buena tabla de castano por enxeryr de buena tabla marchant y las dos tablas de tinglado de arriba tengan e sean de buen roble marchant y toda la tabla sean curada e muy buena.

Yten, que todo el maderamiento tenga de buen roble suficiete y muy bueno asi el ligazon como lo de mas.

Yten, que en la delantera e popa tenga balestrinques de buena madera roble y sus bagaras e tostas, e la tosta tuerta cosa muy buena e bien labrada.

Yten, que el leme sea bueno e suficiete e de buena madera de castano o nogal y los hierros sean a cargo del dicho Juan Urtiz del dicho leme.

Yten, la juntura y labor de toda cosa y parte tenga buena e suficiete.

Yten, que la clavazon sea muy buena e suficiete y todo aquello que menester tenga.

Yten, que se aga las tillas de suso de delante tras las de junto los careles.

Yten, la dicha pinaça fecha e acabada en toda perfiçion salbo paneles y todo lo demas de muy buen labor y buena e chura salbo calafetear.

Yten, que el dicho Martin aga la dicha pinaça so maestria de maestre Domingo de Misquia y en su ausencia o falta de Pedro de Narque vecino de Leqytio e de muy buena e chura e labor.

Yten, que si en el botar dende donde se a de hacer asta la ribera sea a cargo del dicho Martin e a su riesgo.

E por precio e quantia de dizeseys ducados e medio [...].

Y el dicho Juan Urtis ageto lo suso dicho e se obligo de pagar al dicho Martin [...] e asi bien de hir con su pinaça a la beaga quando el dicho Martin le dixiere a traer la tabla de la dicha pinaça.

[siguen las cláusulas legales del contrato]

[firma el contratante pero no el carpintero]

(AHPGO, partido de Vergara, 2573, (2) f. 12 v.)

APÉNDICE IV

Contrato notarial para la construcción de una «pinaça» en Motrico por Martin de Berarrestiga, maestre carpintero vecino de Motrico, para Martin de Unçeta, fechado en Motrico el 13 de agosto de 1545.

En la villa de Motrico a treze dias del mes de agosto de mill e quinientos e quatroenta e çinco, en presencia de mi Domingo Ybañez de Laranga escribano e testigos, Martin de Berarrestiga maestre carpintero vecino de la dicha villa se obligo con su persona e bienes de azer e dar echa e acabada en perfeçion a Martin de Unçeta presente constante desta carta, una pinaça nueva puesta y entregada en la ribera de la mar desta villa a su costa e mision por diez dias andados primeros seguyentes del mes de octubre primera de la fecha, so pena del doblo e costas e daños e menoscabos e yntereses que al dicho Martin se le pudyesen seguyr.

Yten, que sea la quylla de roble de una pieça y que en ella se saquen las tablas de la quylla, e que los branques sean de enzino buenos, y sea de longor de branque a branque dizeiete codos del codo del conçejo desta villa, digo con el codo que al presente traen en azer la pinaça de Juan Urtiz de Ascarça, e que en el anchor sea conformandose con el largor y lo mismo en el altor y toda ella de buena perfeçion.

Yten, que en la boja tenga en cada parte, digo en cada banda, una traca de tabla de buen roble, y lo tinglado de arriba asy mismo de buen roble y todo lo demas de la tabla sea de buen castano por ynserar y toda la dicha tabla seca e buena e byen curada.

Yten, que todo el maderamiento e ligaçion tenga de buen roble seco y bueno.

Yten, que en la delantera y popa tenga los balestrinques y bagaras y tostas, y la tosta tuerta todo de buen metal de roble e byen labrado y lo mismo le aga la guerlinga e tanboletes de buen roble e asy byen el leme de castano o nogal con que los hierros del leme sean a cargo del dicho Martin de Unçeta.

Yten, la juntura e labor en todo e parte bueno e suficiete.

Yten, que el dicho Martin de la dicha pinaça fecha en perfeçion e acabada en todo su buco salbo paneles e falcas e pies de falcas y todo lo demas fecho en perfeçion y el clao bueno e suficiete para el dicho plazo, e so maestria de Pero Marcue maestre carpintero [de Lequeitio]

[...] e por precio e quontia de dize seys ducados e medyo de oro [...]

[siguen las cláusulas legales del contrato]

[firma el contratante pero no el maestre carpintero]

(AHPGO, partido de Vergara, 2573, (6) f. 18 v.)

APÉNDICE V

Contrato notarial para la construcción de una «pinaça» en Urdayaga (Usúrbil) por Martin de Arriola, maestre carpintero vecino de Usúrbil, para Martin de Arguiayn, vecino de Orio, fechado en Orio el 14 de julio de 1549.

En la villa de Oryo a quatorze dias del mes de jullyo año del nascimiento de nuestro señor e salvador Jesucristo de myll e quinientos e quarenta e nueve años, en presencia de my Domingo de Hooa escribano de sus majestades e su notario publico en la su corte, reynos e señoryos e del numero de la dicha villa de Oryo, e de los testigos de yuso escritos paresçieron presentes maestre Martin de Arriola vecino de la villa de Usurbyll por sy de la una parte e de la otra Martin de Arguiayn vecino de

la villa de Oryo, e dixieron que ellos entre si se abyan conçertado e ygalado para obligarse el uno al otro y el otro al otro en la forma e manera siguiente.

Primeramente, el dicho maestre Martin de Arryola dixo que se obligaba e se obligo con su persona e bienes de hazer una pinaça para el dicho Martin de Argyayn que sera en largor de quylla deziseys codos del codo que Domingo de Myranda maestre carpintero usa en su ofiçio de carpinteria, y de ancho en lo mas ancho de la dicha pinaça çinco codos y quarto de los dichos codos.

Yten, se obligo de hazer la dicha pinaça en altor mediendose de sobre la quylla asta el carel o portalo dos codos y terçio largo del codo sobre dicho.

Yten, se obligo el dicho maestre Martin de dar la tabla que la dicha pinaça a de aver desde la quylla de la dicha pinaça hasta donde le tocare la mar a la dicha pinaça despues de botada de treze en codo y lo demas restante hasta todo el conplimiento de la dicha pinaça de quatorze en codo y que la tabla que la dicha pinaça a de aver el dicho maestre Martin se obligo de dar la buena y suficiẽte.

Yten, el dicho maestre Martin se obligo de hazer y acabar la dicha pinaça para el primer dia de março primero que viene y de dar y entregar al dicho Martin de Arguiayn en el puerto de Urdyaga botada a su costa en la mar con sus dos tilas y falcas conplidas y calafetada con estopa de canamo y breada en todo el costado bien e suficiẽtamente asi por de fuera como por de dentro.

Yten, dixieron que el abançe y mejoría de los branques de la dicha pinaça se aya de hazer como y de la forma e manera que el dicho maestre Martin de Arryola quisiere e a el bien visto le fuere, e luego el dicho Martin de Arguiayn dixo que açetando la dicha obligacion a el fecha por el dicho maestre Martin de Arryola se obligaba y se obligo de dar y pagar al dicho maestre Martin o a su voz por la dicha pinaça quarenta y un ducados [...]

[siguen las cláusulas legales del contrato]

[no firman ni el maestre carpintero ni el contratante]

(AHPGO, partido de San Sebastián, 1779, f. 33)

APÉNDICE VI

Contrato notarial para la construcción de una «pynaça» en Zumaya por Juango de Urçuriaga, maestre carpintero vecino de Zumaya, para Domingo de Lesaca, también vecino de Zumaya, fechado en Zumaya el 18 de marzo de 1550.

En Çumaya a diez e ocho dyas del mes de março de myll e quinientos e çinquenta años en presençia de my el dicho Juan de Arbeztayn escribano e testigos de yuso escritos, paresçieron presentes Juango de Urçuriaga maestre carpintero e Domingo de Lesaca vecinos de la dicha villa de Çumaya para que el dicho Juango haga una pynaça para el dicho Domingo para el tiempo e grandor e medidas e forma e manera siguientes.

Primeramente, que el dicho Juango aya de hazer e haga la dicha pynaça para en fin del mes de jullyo primero que verna deste año syn otro plazo alguno.

Yten, que la dicha pynaça sea en longor de branque a branque veynte e dos codos y medio codo de Çumaya.

Yten, que la dicha pynaça sea en hancho seys codos menos una sesma de codo.

Yten, en el altor sea dende el soler fasta el portalo tres codos menos sesma.

Yten, tenga el coarter de popa fasta la tosta de la mytad que se dize mastosta y sea el coarter en alto un codo largo y todo sea maçiço el quarter.

Yten, sea y tenga el quarter de proa en la misma manera y corresponda con el quarter de popa y sea en largo sacando cada dos falcas de cada vanda todo lo demas maçiço.

Y tenga de proa y de popa cada dos pies de cabrote cada vanda para lançar las hamarras que son quatro pyeças.

Yten, que la dicha pynaça sea toda calafetadiza y no llebe tynglado syno en los quarters.

Yten, la tabla tenga debaxo de onze en codo y arriba doze en codo.

Yten, la madera tenga buena y grande a lo menos cada un quarto de codo cada pieça de madera e sy mayor le quiera dar el dicho Juango le de como mandare con tal que en un codo llebe dos maderos.

Yten, que si el dicho Domyngo le quiera dar a la dicha pynaça cabylla de madera se la de a su costa.

Yten, el clabo le de el dicho Juango a la dicha pynaça bueno y en el longor y grandor conforme a la tabla que le da.

Yten, las çinglas le de y sean fuertes y gordas y lo mesmo el soler sea fecho con buena tabla con sus escoperadas y con todo lo demas que cumple a semejante pynaça y para fazer la dicha pynaça el dicho Domyngo le de y pague çinquenta y seys ducados de oro [...]

[siguen las cláusulas legales del contrato]
[firma el maestro carpintero pero no el contratante]
(AHPGO, partido de Azpeitia, 3297, f. 7 v.)

APÉNDICE VII

Contrato notarial para la construcción de una «pinaça azabra» por Martin de Errecarte, maestre carpintero vecino de Zumaya, para Martin Sanz de Cayçuegui, vecino de Fuenterrabia, fechado en Fuenterrabia el 13 de abril de 1557.

En la lonja de la villa de Fuenterrabia a treze dias del mes de abril 1557 años, en presencia de mi Sebastian de Casadebante escribano de la majestad real, parecieron presentes Martin Sanz de Cayçuegui vezino de la dicha villa por sy, y de la otra Martin de Errecarte maestre carpintero vezino de la villa de Çumaya, y por quanto dixieron que entre ellos se abian concertado que el dicho Martin de Errecarte haya de azer e haga una pinaça azabra de quilla, y haga a su costa el dicho Martin de Errecarte de poner la tabla y madera que para ello ubiere de aber, y que el dicho Martin Sanz le de y pague por la dicha pinaça azabra cinquenta y quatro ducados despues que fuere acabada en reales, y que el dicho Martin sea obligado a darle al dicho Martin Sanz la dicha pinaça acabada como conbiene, calefeta y breada y echada en la mar a su costa, y las condiciones que pusieron que la dicha pinaça ha de tener son los siguientes;

que primero y tenga de quilla la dicha pinaca dieziete codos y medio,
y de brance en brance veynte y dos codos y medio,
y en manga seys codos y quarto,
y en el puntal dos codos y dos terçios,
y la tabla que ha de dar en costado en honze en codo,
y la clabazon que ha de dar en el costado siete en libra,
entre dos clabos una gabilla de madera y en el proterol [portalo ?] tabla y çintas,
y la popa redonda y su quarter maçiso y en longor de seys codos y tenga la popa y la tilla en el mesmo tenor y las tillas en el mesmo longor,
y sus tillas y gobortonadas con sus pernos, con sus tamborettes y carlinca,
y su soler con las escopeladas,
y su timon con sus yerros y con sus faquerias como conbiene a la pinaca de tal manera,
y que dara echa y acabada la dicha pinaça el dicho Martin de Errecarte al dicho Martin Sanz de Caycuegui para el dia de San Juan primero que biene de este año sin otro plazo, y que el dicho Martin Sanz le pagara los dichos cinquenta y quatro ducados el dicho concierto de la dicha pinaça en esta manera, doze ducados en la [f]echa desta carta, y otros doze quando ponga la quylla, y lo restante al cumplimiento de los dichos cinquenta y quatro ducados quando le entregare la dicha pinaça [...]

[siguen las cláusulas legales del contrato]
[firma el maestro carpintero pero no el contratante]
(AHPGO, partido de San Sebastián, 366, f. 115)

APÉNDICE VIII

Extracto de un contrato notarial para la construcción de una «pinaça» en Zumaya por Juan de Urçuriaga, el mozo, maestre carpintero vecino de Zumaya [véase Apéndice VI], para Martin de Andonaegui, vecino de Elgoibar, y Andrés de Almunoe-ta, vecino de Deva, fechado en Zumaya el 17 de marzo de 1578.

- 17 codos de quilla limpia,
- 21 codos de branque a branque,
- 5 codos y tres dedos de manga,

- 2,5 codos de altor,
- 34 «orniduras» [varengas y genoles]
«[...] y ha de llevar dos tillas, una en popa y otra en proa,
y que tenga de banco a banco de uno a otro tres codos y sus corbatones y bagaras suficijentes y neçesarias,
y la tabla seca de doze en codo de medio abaxo y dende arriva de treze en codo,
[...] ha de llevar dos querlingas,
y una çingla en cada banda
y dos falcas una de cada banda de manera que en cada banda pueda remar dos remos,
y ha la de dar cabillada de cabillas de madera eçepto en dos tablas debaxo de la çinta,
y su timon con fierros,
y la çinta sea tabla y çinta,
y el quarter conforme a las falcas en altor de un codo,
y su espillon corbatonado,
ha la de entregar calafeteada y breama suficijentemente a vista de ofiçiales de la arte y el cañamo ha la de calefetear con
cañamo y que el material de la dicha pinaça sea buena y suficijente [...]»
- Terminado para finales de mayo por precio de 75 ducados.
[siguen las cláusulas legales del contrato]
[firman el maestre carpintero y Andonaegui pero no Almunoeta]
(AHPGO, partido de Azpeitia, 3305, f. 10)

APÉNDICE IX

Contrato notarial para la construcción de «dos pinaças o zabras de acarrear fierro» en Zumaya por Francisco de Uzcanga, maestre carpintero vecino de Zumaya, para Josepho de Arbiçu, Nicolas de Breebilla y Viçente de Leyçama, de la misma villa, fechado en Zumaya el 12 de enero de 1620.

En la villa de Çumaya a doze dias del mes de henero de mill y seisçientos y veinte años, ante mi el escrivano y testigos pareçieron presentes Josepho de Arbiçu, Nicolas de Breebilla y Viçente de Leyçama de la una parte, y de la otra maese carpintero Françisco de Uzcanga, todos vezinos de la dicha villa de Çumaya, e dixeron que entre ellos se havian concertado e ygualado que el dicho maese Françisco de Uzcanga a los dichos Josepho de Arrbiçu y Nicolas de Breebilla y Viçente de Leyçama les aya de azer dos pinaças o zabras de acarrear fierro y rraçe [herraje] dende esta dicha villa a la de San Sevastian y al puerro del Pasaçe y otras partes, la una de porte de duçientos quintales, por preçio y quantia de ciento y quarenta ducados de onze reales cada ducado, con condiçion que los dichos porsoneros le ayan de dar a quenta tabla y madera y clavazon de la suerrote que pidiere el dicho Françisco de Uzcanga, y es declaraçion que los yerros del timon asi de la pinaca mayor y menor aya de ser y sea a quenta de los dichos Josepho de Arbiçu y Nicolas de Breebilla y Viçente de Leyçama y no por quenta del dicho Françisco de Uzcanga, y las medidas que an de tener las dichas pinacas son las siguientes.

Primeramente, la pinaça mayor aya de tener de quilla diez y seis codos y de esloria diez y nueve codos, de manga çinco codos y media, y la çinta de altor dos codos y tres terçias, y aya de tener tres çintas.

Yten, es condiçion aya de tener tres baos baçios con sus cobarrtones y el de medio quatro con sus cabillas de fierro en las partes neçesarias.

Yten, la tabla asta la çinta de doze en codo y desde la çinta para arriba de diez y seys en codo.

Yten, quatro tillas dos arriva y dos abaxo,

y la pinaca menor aya de tener de quilla y esloria diez y seys codos, de manga quatro codos y tres terçias, la tabla de catorze en codo, mas una cabilla de madera entre dos clavos en todas las costuras, y el altor asta la çinta aya de tener dos codos menos quarrta, y dos terçios de maçiço asta el cayrel con sus falcas aviertas al uso.

[siguen las cláusulas legales del contrato]

[firman los contratantes pero no el maestre carpintero]

(AHPGO, partido de Azpeitia, 3369, f. 4 v.)