

B O L E T I N
DE LA
REAL SOCIEDAD BASCONGADA
DE LOS AMIGOS DEL PAIS

(Delegada del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en Gulpúcoa)

AÑO XXXV

CUADERNOS 1.º Y 2.º

Redacción y Administración: MUSEO DE SAN TELMO — *San Sebastián*

Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain

(SIGLO XVI) *

Por SELMA HUXLEY

¿Qué restos tangibles han dejado los vascos de hace cuatro siglos, en la costa sur del Labrador? Sus tarjetas de visita son tejas, miles de tejas. Aunque solamente ocuparon, al parecer, esta costa desde los años 1540 y pico¹ hasta los primeros años del siglo XVII quedan suficientes pedazos grandes, sobre las playas, más otros todavía enterrados, para complacer a los arqueólogos y corroborar las investigaciones de los historiadores.

La importancia histórica de estas tejas reside en que confirman la evidencia de los documentos descubiertos últimamente en los archi-

* Este trabajo, en una primera versión, fue publicado en la revista *Canadian Geographical Journal*, Februaire/March 1978, págs. 8 a 19. Ha sido traducido por Juli Hagenbach de Loidi.

¹ No vamos a adentrarnos en la polémica de quiénes fueron los primeros en el Labrador o Terranova. Es suficiente referirse aquí al bien documentado capítulo de M. Ciriquiain-Gaiztarro, «La leyenda y la historia de los vascos en Terranova», publicado en su libro *Los Vascos en la pesca de la ballena*, San Sebastián, 1961, pp. 174-207.

vos españoles². Entre estos documentos hay: un acuerdo con toneleiros de Motrico para el área de Blanc Sablon, del año 1547³; varias pólizas de seguros de 1548 y adelante para galeones que iban a Red Bay, Chateau Bay, y otros puertos⁴; testamentos hechos por vascos moribundos en el mismo Labrador, en Red Bay y Carrol Cove, en 1577 y 1584 respectivamente (los primeros testamentos conocidos escritos al norte de México)⁵; una obligación de 1572 escrita en Chateau Bay, Labrador, por un capitán de Lezo⁶; y varios centenares de fletamentos de naos, y otros documentos, relacionados con los cargamentos y preparativos de viajes.

Desde hace mucho tiempo se reconoce de modo general que los balleneros vascos iban al Canadá, así como se habla a menudo de las visitas de bacaladeros portugueses, bretones y normandos durante todo el siglo XVI. Sin embargo, hasta hace poco no hemos tenido conocimientos precisos de los balleneros vascos y sus actividades año tras año.

Se han publicado muchas declaraciones indocumentadas, pero faltan respuestas concretas acerca de los nombres de los barcos, sus propietarios, sus puertos de destino, o el número de ballenas que había que capturar para que un barco de 200 a 700 toneladas pudiera volver con un cargamento completo de sain, grasa o aceite de ballena, cuántos solían morir en estos viajes, o qué puertos de la costa vasca mandaban más naos.

Ahora se descubren respuestas a esos interrogantes, muchas veces gracias a los documentos referentes a algún pleito sobre un problema surgido en el curso de un viaje a Terranova. Sabemos, por ejemplo, que no se empleaban más que 20 ó 30 barcos como máximo en

² Los archivos de máxima importancia para nosotros son los siguientes: el Archivo de los Protocolos de Guipúzcoa (AHPGO) en Oñate; el Archivo del Corregimiento de Guipúzcoa (ACG) en Tolosa; el Archivo del Consulado de Burgos (ACB); y la Real Chancillería de Valladolid (ARCHV). Todos los documentos hallados durante nuestra investigación están escritos en español o en francés, con la excepción de un documento en euskera que está ya publicado por el profesor Alfonso Irigoyen.

³ AHPGO, Partido de Vergara, n.º 2.574, Reg. 1, ff. 18v-19, 1 Dec. 1547 y N.º 2.575, Reg. 10, f. 25v., 3 May. 1549.

⁴ ACB, los registros más valiosos para nuestro asunto van del año 1548 hasta principios del año 1573: Núms. 5, 95, 39, 99, 41, 98, 46, 43, 44; pero hay algunos otros que son también útiles.

⁵ AHPGO, Partido de S. S., n.º 1.803, ff. 38-38v, 22 Jun. 1577 y n.º 1.808, ff. 46-47v, 24 Dec. 1584.

⁶ Idem. Partido de S. S. n.º 335, f. 11 de 1574, 7 Sept. 1572.

una temporada en Labrador⁷. Sin embargo, entre estos barcos había algunos, muy grandes para estas fechas, que podían traer hasta 1.800 ó 2.000 barricas de aceite, (cada barrica corriente pesaba 400 libras, más o menos 200 kilos). Aunque no todos los galeones llegaban a 600 ó 750 toneladas, en un año normal se podía traer a Europa hasta 20.000 barricas de aceite de ballena. Esta cifra explica la enorme cantidad de huesos de ballena que todavía se ven entre la hierba en Red Bay, debajo de Tracey Hill.

La verdad es que la industria ballenera (y la industria naviera correspondiente) solamente era superada por la industria del hierro vasca en tamaño e importancia. Era una fuente de riqueza fundamental para los primeros capitalistas vascos, y la causa de muchas batallas legales. No es de extrañar que los archivos judiciales del corregimiento de Guipúzcoa, y los de la Real Chancillería de Valladolid, tengan muchísimos pleitos sobre la pesca de la ballena en el Canadá, pues el producto era valiosísimo. Tenemos referencias, desde el año 1547, de vascos que llevaban aceite de ballena directamente desde puertos de Labrador a Bristol, Southampton, Londres y Flandes⁸. Los numerosos pleitos que surgían de este próspero comercio nos proporcionan mucha información sobre la manera de equipar los barcos balleneros vascos y de repartir las ganancias, sobre la forma de pescar y el tratamiento de las ballenas en Labrador, y sobre sus dificultades cuando el invierno llegaba demasiado pronto, inmovilizando sus barcos en el hielo.

Fue precisamente por unos documentos sobre una reclamación de seguros, que se había hecho a raíz de una temprana congelación del mar en Puerto Nuevo, —una estación de pesca de ballena en el noreste del Estrecho de Belle Isle—, cuando empezamos a darnos cuenta de la enorme cantidad de tejas que habían sido llevadas a Labrador en galeones balleneros vascos⁹.

En 1566 un joven devatarra, llamado Miguel de Cerain, era capitán del galeón Nuestra Señora de Guadalupe, de 425 toneladas, que pertenecía a tres bilbainos, uno de los cuales era el maestre del barco, Martín de Sertucha. Por desgracia, Miguel de Cerain y Martín de Sertucha no estaban de acuerdo sobre la manera de llevar el barco, y Sertucha le echó la culpa a Cerain cuando hubo problemas.

⁷ Barkham: Guipuzcoan shipping in 1571, *Anglo-American contributions to Basque studies: Essays in honour of Jon Bilbao*, Reno, 1977, pp. 73-81.

⁸ AHPGO, Partido de Vergara, n.º 2.574, Reg. 4, f. 42-43v, 15 Nov. 1547.

⁹ ARCHV, Pleitos civiles, Masas fenecidos, Leg. 260, Caja 1.045.

Cuando intentaba recuperar algo de lo que había perdido de sus aseguradores, que eran unos mercaderes de Burgos, Cerain y sus testigos se refirieron varias veces a 6.000 tejas que habían sido dejadas en la costa en Puerto Nuevo hacia el final de la temporada, cuando el mar de repente «se quajo» y hubo que cortar los cables de las anclas y abrir un camino a través del hielo para poder librar el barco.

Durante el pleito de Nuestra Señora de Guadalupe, en ningún momento se habló de la finalidad de las 6.000 tejas, pero un documento escrito unos pocos años antes, en 1563¹⁰, especificaba que el capitán Domingo de Albistur, vecino de San Sebastián, sea obligado a llevar «la cantidad que fuere menester de tejas y otros adreços para el reparo de las cabañas» a bordo de la nao de Francisco de Elorriaga cuando saliese rumbo a la Provincia de Terranova. En 1564 Simón de Azcoitia, guetariano, arponero en otra de las naos de Elorriaga, nos informó por casualidad sobre la finalidad de una de las cabañas. Comentó que había estado hablando con Francisco de Jauregieta, vecino de Orio, «junto a la cabaña que tenían fecha para el derretir de las ballenas que matasen»¹¹.

Parece que se necesitaba una buena cubierta para proteger de la lluvia y de la nieve las grandes calderas de cobre donde se hervía la grasa de ballena, sobre los hornos; es cierto que se han encontrado grandes cantidades de carbón de leña mezclado con tejas rotas y barba de ballena en descomposición, precisamente en los sitios donde los hornos debieron de estar.

A diferencia de los bacaladeros, quienes, en el siglo XVI, sólo habitaban la costa del Labrador durante el verano, los balleneros vascos generalmente se quedaban en el Labrador hasta bien avanzado el invierno; pocas veces volvían a Europa antes de mediados de enero. Por lo tanto necesitaban edificios algo más sólidos que los bacaladeros, especialmente edificios para los toneleros, quienes tenían la responsabilidad de hacer un promedio de por lo menos 1.000 barricas para cada galeón y de asegurar que no habría ningún escape del valioso aceite de ballena en el viaje de regreso. Sobre todo necesitaban suficiente espacio para almacenar las duelas, aros de barricas y herramientas. Posiblemente tendrían pequeñas herrerías, con forja y yunque para reparaciones de emergencia. De todos modos es perfectamente lógico que restos de estas cabañas con tejas se extiendan

¹⁰ AHPGO, Partido de Azpeitia, n.º 2.990, ff. 39-41v, 2 Feb. 1563.

¹¹ ACG, Pleitos civiles, Elorça, n.º 54.

por una amplia área alrededor de los puertos frecuentados por los vascos.

Localización de los puertos

Quizás se pregunte el lector cómo sabemos cuáles eran los puertos más frecuentados durante la época del predominio de los vascos en la costa del Labrador. La contestación es bastante sencilla: primero, allí no hay muchos puertos capaces para galeones; segundo, aunque comparativamente pocos documentos especifican *el sitio exacto* en Terranova a dónde iba una nao, o de dónde había venido, los que ponen los nombres de los nueve puertos más visitados por los balleneros vascos no dejan lugar a dudas que Red Bay y Chateau Bay fuesen, con mucho, los más concurridos.

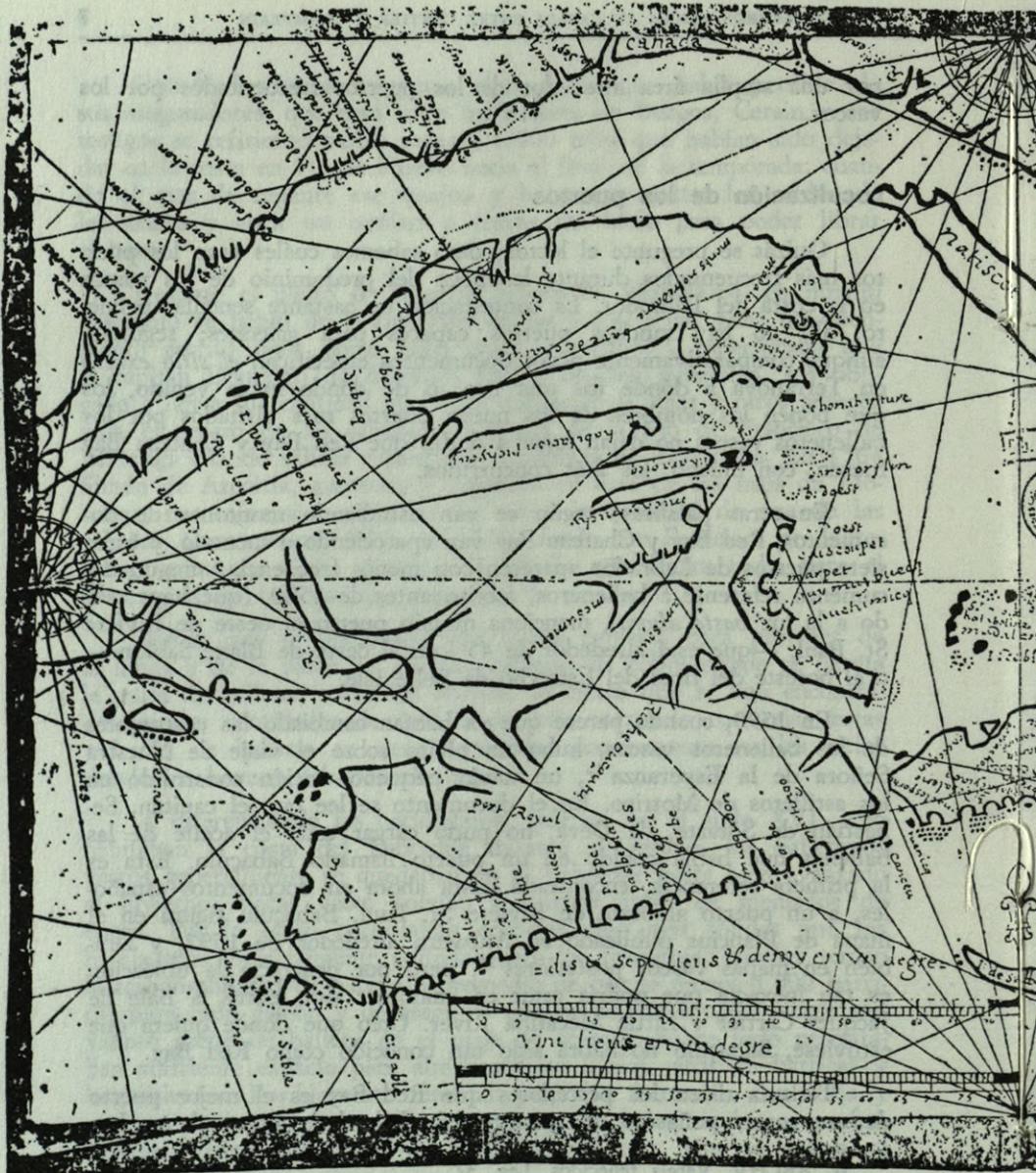
En otras palabras, según se van estudiando montones de documentos, Red Bay y Chateau Bay van apareciendo a menudo, y otros siete puertos de Labrador aparecen con menos frecuencia; ningún documento referente a balleneros, escrito antes de 1580, (que haya salido a la luz *hasta ahora*), menciona ningún puerto al oeste de Rivière St. Paul, —que está alrededor de 45 km. al oeste de Blanc Sablon—, o al noreste del final del Estrecho de Belle Isle.

En 1590, cuando parece que ya habían cambiado las costumbres de los balleneros vascos, hubo un pleito sobre el viaje de Nuestra Señora de la Esperanza¹², un navío pequeño, recién construido en los astilleros de Motrico. En el documento se lee que el capitán, Sebastián de Sorarte, de Deva, no pudo cargar todo el aceite de las ballenas que había cogido en un puerto llamado Babaçulo. Esta es la primera referencia, encontrada hasta ahora en documentos españoles, a un puerto al oeste de Rivière St. Paul. Babaçulo figura en el mapa de Plancius publicado en Antwerp alrededor de 1592, y también en mapas vascos posteriores¹³, pero por desgracia la ubicación es tan inexacta que podría estar en cualquier sitio entre la Baie de Jacques Cartier y Little Mecatina River. Creo que donde quiera que estuviese, Babaçulo no habrá sido tan conocido como Red Bay.

Todavía dicen los pescadores que Red Bay es el mejor puerto de esa costa; peñascos de granito rojo han dado lugar al nombre

¹² ARCHV, Varela fenecidos, Leg. 37.

¹³ El mapa de Plancius y el mapa de Pierres Detchevery Dorre han sido publicados en: Barkham, «First will and testament on the Labrador Coast», *Geographical Magazine*, Vol. 49, N.º 9, June 1977.



Mapa publicado en 1689 por Pierre Detcheverry Dorre en la versión euskérica que hizo del I de su propia cosecha muy interesantes para la cartografía de

moderno, y también al antiguo nombre francés, Havre des Buttes; esto, en los documentos españoles, se convirtió en Butus, Buytes, Buitres y otros variantes. Hoy día es un pueblo muy acogedor, de alrededor de 300 habitantes, cuya principal fuente de ingresos es la pesca del arenque, del bacalao y del salmón.

En 1554, durante una guerra franco-española, trece barcos vasco-franceses trajeron a Red Bay cuatro barcos vasco-españoles capturados, después de una dura batalla cerca de Los Hornos; finalmente dejaron a 180 de los vasco-españoles volver a España, todos hacinados en un galeón, capitaneado por Domingo de Segura, vecino de Orio¹⁴. Pero no parece que había habitualmente diez y siete navíos o galeones en Red Bay a la vez.

Según parece, normalmente iban nueve o diez galeones a Red Bay cada verano, y usaban el puerto para una operación ballenera cooperativa. Los vascos, en general preferían actuar individualmente. Por mucho que el rey intentase convencerlos para que viajasen juntos, sus naos en el siglo XVI nunca llegaron a formar una flota comercial. Sin embargo, una vez amarradas en el mismo puerto, les resultaba más sencillo trabajar en colaboración que de una manera competitiva. En un pleito de la Real Chancillería de Valladolid, hay muchas observaciones sobre chalupas pertenecientes a varias naos, que se juntaron para remolcar una ballena matada en el Estrecho¹⁵. Hacían falta por lo menos cinco chalupas para remolcar una ballena muerta grande, y a menudo se necesitaban dos o tres para matarla.

Mientras las chalupas, cada una tripulada normalmente por media docena de hombres, andaban por una amplia área del Estrecho, especialmente en sitios «donde suelen pasar las ballenas», los galeones quedaban en las partes más protegidas de los puertos y funcionaban como almacenes flotantes para guardar la grasa de ballena ya derretido. A veces había fuertes disputas entre capitanes de distintos puertos sobre la propiedad de las ballenas.

En 1575 se dijo que Nicolás de la Torre, en Carrol Cove, había permitido a sus hombres derretir una ballena que había sido matada por arponeros del galeón de Joan Lopez de Reçu, que estaba en Red Bay. Acusaron a los hombres de Nicolás de la Torre de haber soltado esta gran ballena en la pequeña caleta de Antongoçulo, donde la habían dejado atada, porque tenían el viento y marea en contra. El resultante pleito duró casi 20 años en la Real Audiencia de Va-

¹⁴ *Egin*, Año II, n.º 127, p. 17.

lladolid, hasta que se murieron los dos capitanes, y de ese modo las viudas tuvieron que terminar el pleito¹⁵.

Carrol Cove aparece en el mapa de Plancius como «P. Bertan», y se llamaba Puerto Bretón en los documentos españoles, probablemente porque este excelente puertecito está formado por un cabo en curva, que antes se llamaba Cabo Bretón. Los bretones influenciaron mucho la nomenclatura de la costa sur del Labrador; Belle Isle, Blanc Sablon, Brest, Gradon, son todos toponímicos de Bretaña, y quizás los bretones estuviesen pescando en aquella región hasta tres décadas antes de que los balleneros vascos eligiesen para ellos los mejores puestos. (Los documentos no dejan en duda el hecho que los guipuzcoanos y vizcaínos no tenían mucho interés en Terranova a principios del siglo XVI. Como escribió Lope de Isasti, en 1625: «Antiguamente solían acudir los marineros de esta costa a Irlanda con navíos pequeños a la pesquería de la merluza, salmones y arenques... sin alejarse a Terranova¹⁶»).

Otro anclaje popular escogido por los vascos era West St. Modeste, también un toponímico francés que se contrajo a «Semadet». Los pescadores hoy día usan el nombre Semadet para East St. Modeste, pero parece que ha sido en una época relativamente reciente cuando ese nombre se ha trasladado al lado este de Pinware Bay; según antiguos mapas y derroteros Semadet o Saumaudet estaba al oeste de Pinware River. En el tiempo de Captain Cook parece que estos pueblos se conocían como Grand St. Modeste y Little St. Modeste, al oeste y al este respectivamente de lo que denominaba Cook St. Modeste River (el Pinware).

Es posible que Little o East St. Modeste fuese el emplazamiento del puerto del siglo XVI llamado los Hornos, o Labeeta en euskera. Pero también hay una posibilidad que los Hornos estuviesen en el estuario de Pinware River. Desgraciadamente, no se ha podido averiguar hasta ahora los emplazamientos exactos de Los Hornos ni de Puerto Nuevo. Esperamos que aparezca algún pleito contemporáneo donde el área está descrita con detalle.

Hay clara evidencia que demuestra que la costa arenosa ha cambiado bastante alrededor de Pinware Bay. No sólo ha cambiado la punta del banco de arena varias veces en la vida de algunos de los

¹⁵ ARCHV, Rodríguez fenecidos, Leg. 54, n.º 312-1.

¹⁶ Lope de Isasti, *Compendio Historial de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1850, pp. 156.

habitantes más ancianos de Pinware, sino que también ha habido mucha erosión en la ribera este del río, donde existía una aldea hasta tiempos recientes. Hoy día cuesta imaginarse que un galeón pudiese pasar por la estrecha entrada entre bancos de arena en la boca del río, incluso si fuese remolcado por chalupas, como era costumbre en la costa vasca, pero probablemente la barra ha experimentado transformaciones que ahora la hacen impenetrable, excepto para barcos pequeños.

La laguna formada por el banco de arena en la boca del Pinware está claramente señalada como una amplia boca del río, muy distinta de los otros puertos que figuran en dos ejemplares de un mapa vasco en la Bibliothéque Nationale en París ¹⁷. En 1689 Pierre Detcheverry Dorre, el que hizo este mapa en Placentia para Monseigneur Parat, entonces gobernador francés de «Terre Neufe», puso el nombre *Les Fours* al lado de la boca del río. Este mismo sitio se denomina *Los Hornos* en el mapa de Plancius de 1592, *Furx* en el «routier» de Martin de Hoyarsabal de 1579, y *Labeeta* en la versión vasca del derrotero de 1677, traducida por Detcheverry Dorre.

Dos islas y un banco de arena emplazados al este de *Les Fours* en el mapa de Detcheverry Dorre se llaman *Las Islas de los Hornos* en varios documentos y son las islas Lily y Nelly en mapas modernos (en realidad hay otra isla pequeña también). Pero, con toda esta información, todavía no podemos señalar exactamente donde estaba ese grupo de cabañas de los balleneros, donde se trabajaba antes de 1554.

Afortunadamente los otros puertos vascos son más fáciles de reconocer. Los contornos geográficos que hacen resaltar la belleza de Chateau Bay, Red Bay, Carrol Cove y West St. Modeste no parecen haber cambiado mucho en cuatro siglos. Islas o penínsulas para protegerlos de los vientos predominantes eran esenciales para los marinos vascos. Las bahías abiertas, como las conchas del Cantábrico, sólo ofrecían un anclaje seguro cuando hacía buen tiempo, y es poco probable que los vascos hayan construido cabañas en las puntas de las amplias bahías donde ahora están L'Anse au Loup, English Point y Forteau. Aunque hay una referencia a Forteau Bay en el derrotero de Hoyarsabal, sólo los bacaladeros más pequeños hubieran podido encontrar un sitio resguardado en el agua poco profundo detrás de donde sale Forteau Brook.

¹⁷ Estoy muy agradecido por la gran ayuda de Mlle. Monique de la Roncière, de la División des Cartes et Plans, por haberme señalado la existencia de estos mapas.

Schooner Cove es una excepción a la regla general. Es una bahía abierta pero protegida por el promontorio de la esquina suroeste de L'Anse au Loup. A pesar de que no tenemos ningún documento del siglo XVI referente a esta pequeña bahía, el verano pasado se encontró suficiente cantidad de tejas por la costa como para disipar las dudas de que los vascos usaran esta caleta. Había una factoría de ballenas funcionando en la caleta a principios del presente siglo, y es posible que esta caleta sea la que se denominaba *Baye de Balene* o *Baleabaya* en los mapas vascos. Un miembro de nuestra expedición de 1977 encontró aquí, semienterrada en la tierra, una cabeza de arpón que parece auténticamente vasca.

Los promontorios y cabos por la costa sur del Labrador dan al estrecho un aspecto muy parecido al de las áreas tradicionales de pesca de ballena de los vascos, por la costa Cantábrica y asturiana, salvo que estas dos costas están frente al Atlántico abierto, mientras el Estrecho de Belle Isle es un embudo relativamente angosto, llamado *Granbaya* por los vascos, y que aparecía en los mapas ingleses como *The Grand Bay*. Enormes cantidades de ballenas migratorias pasaban por este embudo todos los años para entrar y salir del Golfo de San Lorenzo. Era, pues, el sitio ideal para que los vascos esperasen su presa.

Había galeones que se metían más adentro en el Golfo y aún en el río San Lorenzo, pero como ya hemos dicho, probablemente no mucho antes de los años 80. Aunque se han encontrado tejas hasta en Mingan, éstas podrían haber sido traídas en las últimas décadas del siglo XVI. Sin embargo, sí sabemos que había vascos en Brest, en Rivière St. Paul, en 1551. En ese año un vasco-francés de San Juan de Luz, Esteban de Arriçaga, con el apodo de «Chartico», dijo que había vendido allí por ocho ducados una chalupa a Joan de Aguirre, vecino de Orío¹⁸.

Es un dato interesante que el derrotero de Hoyarsabal de 1579 no describa la costa más allá que Brest mientras la versión vasca de 1677 informe sobre una área del Golfo mucho más extensa, incluyendo la costa oeste de «Newfoundland» y la península de Gaspé. Eso implica que antes de los años 80 el marinero corriente no tenía mucho interés en explorar el Golfo, y que el área del Estrecho no estaba demasiado poblado a pesar de las tripulaciones muy numerosas que llevaban la mayor parte de las naos vascas.

¹⁸ AHPGO, Partido de S. S., n.º 1.785, f. 192 y verso.

Distinciones entre naos de Euskadi Norte y Euskadi Sur

Se diferenciaban mucho las naos vasco-francesas de las vasco-españolas, en su tamaño y en el número de los tripulantes¹⁹. No había ningún puerto vasco-francés de tanto calado, y tan seguro, como Pasajes; por eso los vasco-franceses raramente construían barcos de gran porte; luego, como podían conseguir sal fácilmente en los puertos bretones, se especializaron en el siglo XVI más a la pesca del bacalao que al de la ballena. Naturalmente los vascos de estas fechas desconocían completamente las futuras fronteras canadienses del siglo XX; en cambio eran muy conscientes de la frontera entre Francia y España. En épocas de guerra cuando no podían beneficiarse todos de la sal bretona o el famoso puerto seguro de Pasajes, compensaban estas faltas alegremente, capturándose los barcos los unos a los otros, como hemos visto en el caso de Domingo de Segura.

En tiempo de paz, sin embargo, el hecho de que compartían el idioma más antiguo de Europa (y sus idénticos métodos de pesca), significaba que la cooperación fraternal entre los vascos era normal en los puertos franceses y españoles, especialmente en asuntos de negocios. Mercaderes de ambos lados de la frontera se asociaban a menudo en los armazones de bacaladeros y balleneros, y la primera nao, del cual sabemos con seguridad que inverna en Labrador, era un barco francés que había sido armado por un vasco de San Sebastián para la temporada ballenera de 1574. El maestre y propietario del barco era Martín Sanz de Aguirre, cuyo apodo era «Amuros». En abril de 1575, cuando todavía no había vuelto el barco²⁰, le entró al armador, Sebastián de la Bastida, una fuerte preocupación y se marchó a toda prisa a Red Bay en otra nao para recuperar su parte del aceite de ballena. Nos podemos imaginar que también llevaría vituallas frescas para dar ánimos a la desafortunada tripulación.

Una de las principales razones por la cual los vasco-españoles eran a menudo los armadores de los barcos vasco-franceses es porque parece que había más capital del lado español, hasta que sobrevino el desastre de la Armada en 1588. Durante la segunda mitad del siglo XVI los galeones vasco-españoles eran generalmente mayores y mejor armados que los barcos vasco-franceses, pero cuando no había suficientes galeones españoles, por algún embargo real, los mercantes de Euskadi Sur contrataban pequeños navíos franceses.

¹⁹ Debemos repetir que estamos hablando del siglo XVI y no del XVIII cuando la situación era muy diferente, y, además, la pesca vasco-francesa estaba bastante relacionada con Louisbourg.

²⁰ ARCHV, Taboada fenecidos, n.º 53-3.

Los barcos españoles sufrían frecuentes embargos por parte del rey; los propietarios se resentían mucho por esto, y preferían antes mandar sus galeones a Terranova, a que fuesen destruidos al servicio del rey. A Joan Lopez de Reçu se le acusó de dejar, a propósito, a su nuevo galeón encallarse en unas rocas cuando lo botaban en el río Urumea; quería evitar su embargo para la flota que se preparaba para el asalto a los Azores en 1582²¹.

No obstante, a pesar de todos los embargos y otros problemas en España, hubo una época de 30 años, por lo menos, en que las naos de Euskadi Sur ejercían un franco dominio en el Labrador. Algunos galeones llevaban a veces tripulaciones de 130 hombres y eso, en un puerto como Red Bay, significaba un máximo de 900 hombres y un mínimo de 600, aproximadamente, cada temporada. La media por toda la costa del Labrador llegaría probablemente a 2.000 vascos cada año, de todas las edades, algunos de 11 ó 12 años, solamente.

A menudo iban curas en los barcos, y muchas veces habrá sonado el txistu, el tamboril y las emocionantes canciones vascas en los puertos del Labrador. Las únicas personas que no iban nunca eran las mujeres, quienes se quedaban con muchas de las tareas más duras en los pueblos costeros, ya que casi todos los hombres jóvenes y sanos se iban a *La Provincia de Terranova*²².

Teniendo un éxodo anual tan grande a «Newfoundland», y Labrador, para la pesca del bacalao y de la ballena, no nos sorprende que los vascos se refiriesen a esta parte de América como si fuese una provincia española, tan española como *La Provincia de Perú*. Lo que sí sorprende es que España no haya hecho ningún intento oficial de apoderarse de alguna parte de la costa de Labrador o de «Newfoundland». Quizás tenía la corona española demasiados problemas administrativos al sur de Florida, o quizás se seguían respetando las reivindicaciones portuguesas en el norte.

Cualquiera que fuese la razón de la falta de apoyo oficial a una industria que tenía tanto éxito comercial, los dos testamentos vascos escritos en Labrador señalan los inconvenientes de no tener un notario oficial del rey en la provincia de Terranova. Puede parecer ridículo, pero en las declaraciones de los testigos, cuando se comprobaba la validez de los dos testamentos, en Orio, se detecta un tono quejoso sobre la falta de recursos legales en ese «país de salvajes», pero por

²¹ ARCHV, Zarandona y Balboa, Leg. 263, Caja n.º 1.029.

²² AHPGO, Partido de S. S., n.º 1.796, ff. 39-41, 7 y 19 Aug. 1571.

lo menos se aceptaron como auténticos los dos testamentos, y fueron incluidos en los legajos notariales de Orio.

Más de cinco décadas más tarde, Champlain no tuvo tanta suerte. Cuando se moría en el Quebec, en 1635, dictó un testamento en presencia de siete testigos mayores de edad, el cual fue aceptado al principio por el parlamento de París, pero invalidado más tarde, a petición de un primo. (El testamento no nombraba a su esposa, y hacía de la Virgen María su heredera).

El fin del esfuerzo

Nos tenemos que preguntar por qué esta industria ballenera vasca, tan bien organizada y tan rentable, empezó a decaer antes del final del siglo XVI, para desaparecer poco después de 1620. Algunos biólogos han sugerido que la destrucción de las ballenas a gran escala pudo haber hecho bajar tanto las capturas que ya no era rentable, pero esta no parece ser la única razón. Al final del siglo había todavía unos pocos galeones vascos que iban de vez en cuando al Grand Bay, y 38 vascos invernarón en Red Bay en 1604. El problema fundamental parece haber sido la falta de capital particular después de la desgraciada Armada de 1588, que agotó los recursos vascos: dinero, naos y hombres.

Esta falta de capital, en unos años en que crecía la competencia holandesa e inglesa en América, además de la pérdida de la ruta comercial tradicional a Flandes (donde se habían vendido antes grandes cantidades de aceite de ballena a precios muy buenos²³) tuvo como resultado que los mercaderes vascos vuelvan a contentarse con otras áreas de comercio tradicionales y más seguras como Sevilla y las Indias.

Durante el siglo XVI se había mantenido un monopolio vasco del comercio del aceite de ballena, porque eran los únicos europeos expertos en la pesca de la ballena a gran escala. Por desgracia, en la segunda década del siglo XVII, los vascos enseñaron a los holandeses e ingleses, cuando se empezó la pesca de la ballena alrededor de Spitsbergu. Hubo propietarios de barcos como Joanes de Cigarroa de Fuenterrabía, que solía mandar sus barcos a Terranova, y que armó el Santiago en 1616 para «partes del norte, en Noruega²⁴».

²³ Además del aceite de ballena, las barbas también empezaban a tener importancia en el mercado a partir de 1590, aproximadamente.

²⁴ AHPGO, Partido de S. S., n.º 463, f. 59, 25 May. 1616.

Fue uno de los muchos vascos que ayudaron a los marineros holandeses e ingleses a adquirir la técnica de la pesca de la ballena. Desde entonces quedó roto el monopolio vasco.

Poco a poco se fueron derrumbando las tejavanas en la costa de Labrador. Sólo blancos esqueletos de ballenas amontonados allí constituyen dramáticos monumentos a la presencia vasca. En años posteriores, visitantes franceses e ingleses a los antiguos puertos vascos hacían comentarios sobre estas enormes cantidades de huesos. En 1766 Sir Joseph Banks atribuyó a los vikingos o a «daneses» de Groenlandia una mezcla de tejas y barbas de ballena que se habían encontrado en una isla en Chateau Bay. ¡Por lo visto no le extrañó a Sir Joseph la idea de que los vikingos trajesen gran cantidad de tejas vascas en sus barcos!

Los portugueses podrían haber llevado tejas ibéricas, pero no se conoce ningún documento que indique que los pescadores portugueses frecuentasen puertos en el Estrecho de Belle Isle. Más tarde, los colonos franceses solían utilizar pizarra para edificios duraderos, y tablillas de madera o corteza de árbol para el tejado de sus cabañas. No sabemos exactamente qué empleaban los cazadores de focas de Jersey y los pescadores ingleses de principios del siglo XIX, pero es seguro que no usaban tejas ibéricas, mientras que los vascos, además de usar tejas, dejaban constancia de ello en sus documentos.

Quizás el hecho más curioso relacionado con nuestros vascos canadienses es que no sólo fueron los primeros exportadores a gran escala de productos canadienses a Londres, Rouen, Amberes y Sevilla, sino que también dejaban para la posteridad, en el suelo canadiense, algo que tenía un papel importante en la cultura vasca, la teja, símbolo de propiedad.



Mapa publicado en 1592 por Plancius. Se encuentra en el British Museum.

DV CAPITAINÉ DE HOYARSABAL.

. 104

en route de 30. lieuës.

Gisent cap de grat & chasteau norroest & suest quart de nort & u, ya 10. lieuës.

Gisent cap de grat & baye de Sacure, est oest quart de nordest & surroest, ya 4. lieuës.

Gisent cap de grat & Pointe basse est oest, ya 7. lieuës.

Gisent cap de grat & Boytus norroest & suest quart de l'est oest ya 16. lieuës.

Gisent chasteau & Berille norroest & suest quart de l'est oest, ya 5.1.

Gisent cap de grat & Berille qui est au millieu de la baye nort & su prendant de nordest surroest, ya 7. lieuës.

Gisent Pointe basse & Boytus norroest & suest, ya 10. lieuës.

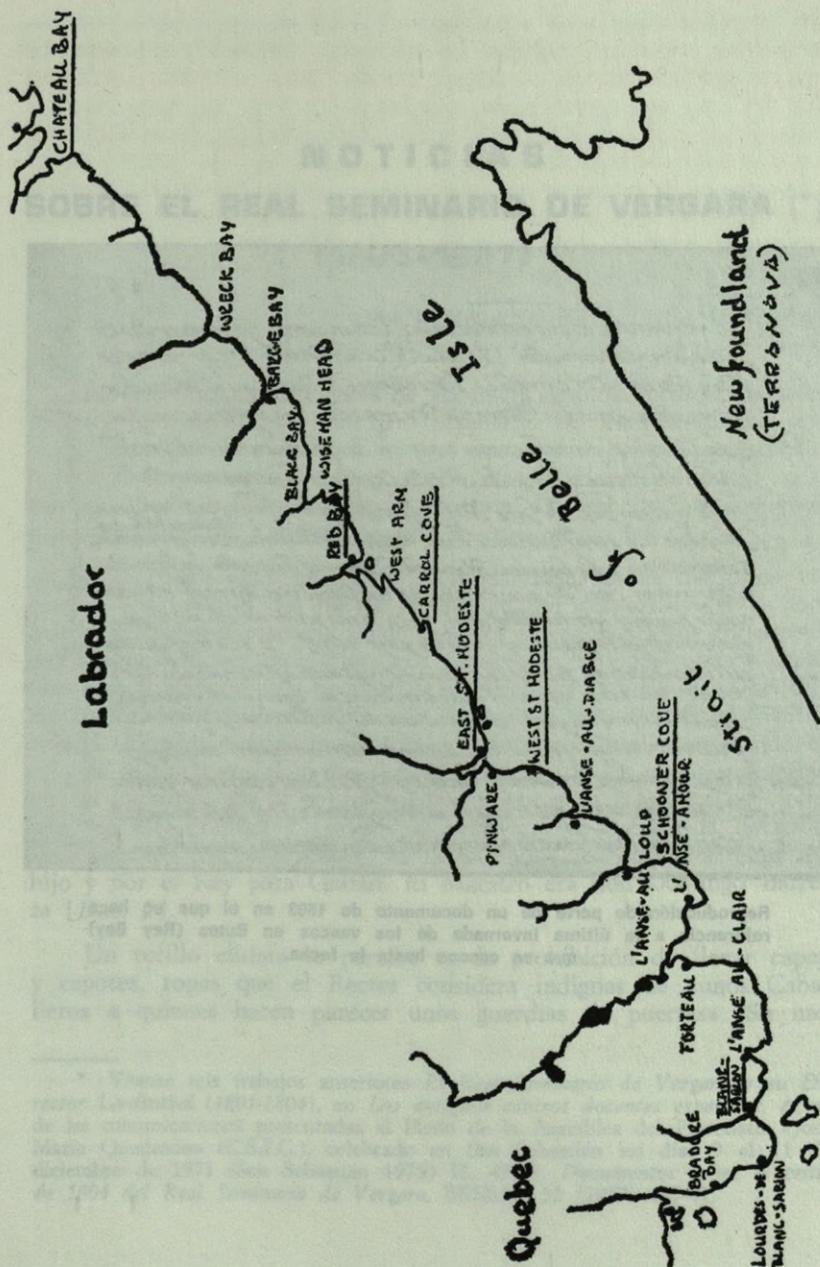
Gisent Pointe basse & chasteau nort nordest & su surroest, ya 8. lieuës, & ya vne bache couuerte à l'entrée du chasteau deuers Ababour, vien pres de la petite Isle.

Gisent chasteau & Boytus est oest quart de nordest & surroest, ya 12. lieuës, & entre chasteau & Boytus il ny à point de pors pour demorer des nauires, sinõ vne pointe qui est au millieu du chemin laquelle ne vaut rien pour les nauires: car c'est mauuais lieu, & sçaches que tu ne trouueras point de pors iusques à Boytus, & trouueras à Boytus vne bache couuerte qui est fort mauuaise & dangereuse, & gise norroest & suest quart de l'est oest, de la grande Isle de Boytus, & deuers la mer de l'Isle de Flors à vn traict de bombard, tu pourras bien passer deuers la terre d'elle, si tu viens au long de la terre de chasteau deuers oest.

Item de Boytus à port de Ballenne, ya vne lieuë, & à Boytus sur la pointe d'uest, ya vne bache couuerte aucuné foys, & tu pourrois bien passer deuers la terre d'elle, & gardestoy de la bache.

Item du port de Ballenne iusques à Furx, ya trois lieuës, & sçaches qu'il ya deus grâdes Isles allant de Furx à trauers de l'Isle qui

G 4



Mapa del estrecho de Belle Isle donde en la segunda mitad del siglo XVI faenaban los balleneros vascos. Se han subrayado los nombres que aparecen en los documentos.

