

Las primeras representaciones gráficas de embarcaciones del litoral vasco

por M CIRIOUIAIN GAIZARRO

Varios historiadores me han precedido en el estudio a que se refiere el título de este breve ensayo y, aun siendo sus trabajos meritisimos, no han agotado el tema, claro está. En historia casi siempre es posible volver sobre un asunto, por trillado que parezca, en la seguridad de añadir algo nuevo, aunque sea algo nada más. Como es natural, no tengo la pretensión de decir la última palabra, sino de poner una piedra más en la obra comenzada, con el deseo de verla completada y mejorada con sucesivas aportaciones, que quisiera se dieran a la mayor brevedad posible, para un mejor conocimiento de tan sugestiva cuestión.

¿Cómo eran nuestras embarcaciones en época medieval? Las primeras referencias que tenemos de ellas son gráficas, lo que les da un indudable valor. Dos están contenidas, como es sabido, en sendos sellos de plomo que cuelgan de unos documentos del año 1297, que se conservan en el Archivo Nacional de París, por los que los Concejos de San Sebastián y Fuenterrabía daban poder, a sus respectivos representantes, para que negociaran unas bases de amistad con el rey de Francia, en ocasión de la guerra que sostenía a la sazón con el de Inglaterra y sus súbditos los vecinos de Bayona. Otra tercera, en sello de cera, se conserva en el Archivo de Comptos de Navarra pendiente de un poder dado por el Concejo de Bermeo, en el mismo año 1297, con idéntico motivo a los anteriores.

Las embarcaciones que figuran en los sellos de Fuenterrabia y Bermeo, de remo las dos, son del mismo tipo aunque acaso sea un poco mayor la de Bermeo, pues parece llevar, —digo parece, porque la rotura del sello impide ver un cuarto remero, que se supone— cuatro remeros y el arponero, mientras que la de Fuenterrabia sólo lleva tres más el arponero, también. Acaso la correspondiente al sello donostiarra no deba ser tenida como de la misma naturaleza a las otras dos, por ser mayor y de vela. Pero como tampoco debe ser de grandes proporciones, a juzgar por sus características, y corresponde a la misma época, he creído oportuno estudiarla conjuntamente con las otras.



Sello de Fuenterrabia. Año 1297

Las tres son, o parecen ser, de tingladillo, es decir, con las tablas del forro superpuestas unas a otras, de arriba abajo, claro está. El hecho de que los tres únicos testimonios que poseemos de nuestras embarcaciones del siglo XIII presenten tal identidad constructiva, a pesar de ser dos de ellas de tipo diferente, y las tres de puertos distintos, nos lleva a la conclusión, aunque sea en hipótesis, de que los barcos de nuestro litoral, en aquella época, eran de tingladillo. Esta característica no puede sorprendernos pues los barcos del Norte de Europa, especialmente los de los normandos, que tan singular influencia ejercieron en ellos, lo eran también.

Aunque distinto en su estructura, el barco de San Sebastián de los otros dos, coinciden los tres, también, en tener la roda y el codaste muy levantados, siendo aparentemente iguales de proa y de popa, según corresponde a las embarcaciones nórdicas. Ya lo hizo observar Julio César al referirse a los vasos de los venetos y los bretones;

y Tácito, también. El de San Sebastián recuerda mucho por esta circunstancia, aunque difiera en su estructura general, a los drakkar viquingos y a los cascos de los tapices de Bayeux, de la reina Matilde. Conviene insistir en esta particularidad pues el del sello de Santander, de la misma época, (1297) y los de los sellos de Douvres e Ipswich, (siglo XIII) y el mismo de Bayona, (s. XIV) aparecen con los levantes de proa y popa amputados. Los de las miniaturas del famoso "Códice de las Cantigas", de Alfonso X el Sabio están cortados en su mayoría, de proa y, aunque en popa presentan un acusado levante, entiendo que no puede ser tenido como un codaste alzado sino que se trata, simplemente, de una a modo de toldilla, la carroza, para dar preferencia al nauclero principal, en unas; y en otras, es una simple cornamenta añadida al casco. Únicamente las miniaturas de la Can-



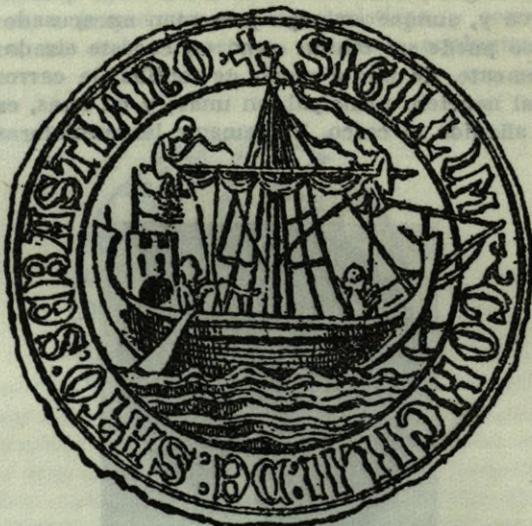
Sello del Concejo de Bermeo. Año 1297

tiga XXXVI, folio 54 vuelto, presentan rodas y codastes propiamente dichos, levantados, bastante semejantes a las del sello donostiarra.

Las embarcaciones de los sellos de Bermeo y Fuenterrabía ofrecen una gran semejanza con la del sello del Consejo de Biarritz, del año 1351, aunque éste tiene mucho menos acusados los levantes de proa y popa a que venimos refiriéndonos.

Como hemos dicho, salvo estas coincidencias, el barco del sello donostiarra es de tipo y arquitectura totalmente distintos a los otros dos. Es mucho mayor y velero. Tiene un mástil fijo, ligeramente aporado, casi al centro del casco. Está sujeto a proa por un estai y, una tabla de jarcia a cada banda, de tres obenques ligados por flechastes. Conviene reparar la atención en este extremo pues Jean de

la Varende, en su bello libro *La navigation sentimentale* dice: "A ce moment apparaissent les enfléchures, ces marche-pieds qui réunissent les haubans. Dans le Sud, on les a rencontrées plus souvent sous la forme d'une échelle de corde fixée sur l'arrière du mât; mais, dans le Nord, il faut attendre le XVIIe siècle. Les dessinateurs n'eussent pas plus manqué de les reproduire que les enfants qui ne les oublient



Sello del Concejo de San Sebastián. Año 1297

jamais". La observación no puede ser más exacta pero en su proyección sobre el tiempo creo que está equivocada, pues el barco del sello donostiarra, anterior a la terminación del siglo XIII presenta, evidentemente, unos flechastes que unen los obenques y no son la escala "sur l'arrière du mât" de los cascos del Sur. Desde luego que el sello de Santander, de la misma fecha como hemos dicho, no presenta flechastes; y los de los sellos ingleses de Sandwich (1238), Douvres (1284) y Poole (1325), tampoco. Otro tanto hemos de decir de las miniaturas del "Códice de las Cantigas" de Alfonso el Sabio. Sin embargo, una de las viñetas del "Lapidario" (folio 37) presenta una especie de obencadura de barrotos a popa del palo trinquete, que por esta circunstancia ya no puede ser tenida como tal obencadura; pero además no creo que sea la flechadura entre obenques, como en el

barco del sello donostiarra, sino una auténtica escala, la "échelle de corde fixée sur l'arrière du mât" a que alude Varende. Conviene tener presente el detalle por si realmente constituyera, entonces, una novedad. ¿Será nuestro barco el primero que hubiera adoptado este sistema que tanta aceptación ha tenido luego en todas las latitudes y llegado hasta nuestros días en prueba indudable de su eficacia? Sería una verdadera temeridad el afirmarlo; pero lo que sí puedo decir es que yo no he visto ningún barco anterior que presente una tabla de jarcia tan acabada.

El mástil tiene una altura sobre la borda, de una longitud casi igual a la eslora como corresponde a los de su época y lo cruza una verga de aproximada longitud, con una vela cuadra, recogida. La



Sello del Concejo de Santander. Año 1907

verga, movable, claro está, está muy baja en el sello, pero se debe, sin duda, a exigencias de la composición del dibujo. La del sello de Santander aparece en una posición más normal. Penden de ella, unas guías, a las dos bandas, que se maniobrarían desde popa, para dar a la vela la posición conveniente a cada momento. Sobre la verga maniobran dos gavieros. Este detalle, anecdótico o pintoresco, si se quiere, aparece también en los sellos de Santander y de Sandwich, correspondiente éste al 1238 como hemos dicho. Se diría que el dibujante que hizo cualquiera de estos sellos conocía los otros o alguno semejante. Si nos atenemos a las fechas de los documentos de los que cuelgan es evidente que había que tener al de Sandwich como anterior a los otros dos, pero lo cierto es que lo único que sabemos es la fecha de los documentos, no la de los sellos que serían, sin duda, en mayor o menor grado, anteriores a aquéllos.

El de San Sebastián parece más tosco que el de Sandwich y todavía más, el de Santander, pero esto, que puede ser debido a la mayor o menor pericia del dibujante o a su estilo personal no puede movernos a pretender fijar una posición acerca de la antigüedad de los unos con respecto a los otros.

Contienen los tres un elemento que acaso pudiera ayudarnos a fijar la prelación entre ellos, en el tiempo, y es la torre o castillo de popa. En el de Sandwich es movable, de lona o lienzo y, en los de San Sebastián y Santander, aunque creo que no llegan a ser parte de la estructura del barco, como lo fueron más tarde, son ya de madera y fijos, lo que podía llevarnos a la conclusión de que los dos cantábricos fueran posteriores al inglés, ya que en la evolución histórica de este elemento constructivo se parte de la tienda desmonta-



Sello del Concejo de Sandwich. Año 1238

ble de lienzo o cuero de los drakkar viquingos, se pasa por las torretas o castillos de madera fijos, pero simplemente adheridos, para llegar al momento en que las torres, así las de popa como las de proa, se incorporan plenamente a la arquitectura general del casco, como las vemos en los sellos de Rye (siglo XIV) y en casi todos los posteriores. "Le sceau de Rye, pour la première fois nous présente des bretèches faisant partie de la coque, de l'accastillage, comme l'on dit en marine", dice Varende. Pero sería muy aventurado pretender sacar consecuencias de la teoría evolutiva del castillo de popa para la comparación de estos sellos pues la torre del de Sandwich parece ser, a juzgar por su aspecto, totalmente circunstancial, de ceremonia, podríamos decir, un palio o quitasol para rendir honor o

defender de los rayos solares a algún navegante calificado. Pero de cualquier modo no deja de ser un hecho significativo.

Entre los dos sellos de Santander y San Sebastián hay una particularidad muy expresiva para poder enjuiciar la prioridad en el tiempo del uno respecto al otro aunque los dos cuelguen en documentos de la misma data y es la línea superior de la borda, la regala, en proa y en popa. Mientras la roda y el codaste se levantan aparatosamente en el barco del sello donostiarra, como antes hemos dicho y puede comprobarse en la ilustración que acompaña al trabajo, no se alza un solo centímetro en el del sello santanderino, salvado, claro está, el castillo de popa. El hecho es muy elocuente, pues todos sabemos que estos levantes comienzan a desaparecer mediado



Sello de la municipalidad de Santander. Año 1282

el siglo XIII para desaparecer casi totalmente en el XIV. Acaso se pudiera decir que perteneciendo uno y otro barco a puertos distintos, aunque no muy distantes por cierto, pudiera responder la diferencia, a unas maneras distintas en sus respectivas arquitecturas. Pero no creo que valiera el argumento, pues aparte de que la distancia de Santander a San Sebastián es muy reducida para que presenten características constructivas tan distintas, hay el hecho, sumamente elocuente, de que en otro sello de la municipalidad de Santander, que se conserva en el Archivo Municipal de Nájera y que reproduce Artiñano en su libro *La Arquitectura naval*, como de 1282, aunque sin precisar si la data corresponde al cómputo cristiano o a la Era musulmana, presenta estos levantes en igual o parecida forma al barco del sello donostiarra. Esto nos hace pensar en que hubiera un tiempo en que las embarcaciones de San Sebastián y Santan-

der ofrecieran características semejantes, suposición muy lógica, por cierto; y que entre las épocas en que se fundieron los sellos santanderinos de los documentos de 1282 (que sería año 1244 si se refiere a cómputo cristiano) y de 1297, y cuyas datas exactas desconocemos, hubiera evolucionado el tipo de embarcación, en el puerto cántabro, suprimiendo los levantes de la roda y el codaste que muestra el primero y no en el segundo. Aceptando, como es natural, que esta evolución se dejara sentir también, en fecha próxima, en el puerto de San Sebastián, nos lleva a la conclusión, que nos parece axiomática, de que el sello de Santander está dibujado y fundido con posterioridad al suceso evolutivo que nos ocupa y el de San Sebastián con anterioridad a él. Como no hay nada que nos haga pensar en que este suceso se produjera con diferencia de tiempo, sensible al menos, en uno y otro puerto, estimamos aceptable la teoría, aunque sea como mera hipótesis de trabajo, que el sello donostiarra sea anterior en el tiempo al santanderino aunque los dos cuelguen en documentos de la misma fecha, supuesto perfectamente racional pues ni uno ni otro concejo iban a hacer nuevos moldes de sellos todos los años, como lo prueba el que este mismo sello de San Sebastián, del año 1297, aparezca con un documento del año 1353 que se conserva en el Archivo de Navarra.

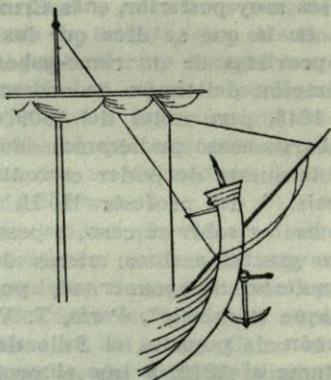
Aún hay otra particularidad que refuerza esta tesis, pues mientras el barco del sello donostiarra produce la impresión, casi con certeza, de que es de tingladillo, el de Santander, por el contrario, parece tener las tablas del forro en posición normal sobre las varengas, sin montar las unas en las otras. Como el paso en los barcos del Norte fué, precisamente, del forro de tingladillo al forro liso, la tesis es racionalmente admisible, tanto más que el sello santanderino anterior, el de 1282, parece ser de tingladillo.

Pero aún tiene el barco del sello donostiarra otro elemento muy significativo a nuestro objeto y es el timón. Como puede verse en la ilustración correspondiente, el timón del sello de San Sebastián es de espadilla, es decir, un gran remo hacia popa, en el flanco de estribor. Sostienen los historiadores de arquitectura naval que el timón de codaste se conoció en sus primeros tiempos con el nombre de timón bayonés o a la navarra, lo que nos hace pensar que fuera su cuna Bayona o algún puerto oriental del Golfo de Gascoña. Puede verse La Roncière, que recoge esta denominación en las cuentas de "Clos des Galées" correspondientes al año 1343. No se sabe con certeza cuándo se operó esta transformación en el instrumento de gobierno de los barcos. Lo que sí sabemos, además del nombre con que se le conoció en sus comienzos, es que el sello de Dam, pendiente de un documento del año 1309, lo muestra de modo evi-

dente. Si este timón nació como parece abonar su denominación en el Golfo de Vizcaya y lo recoge el sello de Dam, por lo menos en el año 1309, hemos de suponer que fuera bastante anterior. Se ha sostenido con machacona insistencia que las naves que formaron en la Cruzada de Ricardo Corazón de León llevaron el timón de popa al Mediterráneo donde se extendió rápidamente. Si fuera cierta la teoría tendríamos que afirmar que el sello donostiarra era muy anterior al 1297 pues no podría aceptarse que el timón llamado a la bayonesa o a la navarra se difundiera por el Mar latino a partir del año 1189 y no hubiera entrado en el 1927 en San Sebastián, tan próximo a su cuna, si es que no lo era ella misma, pues San Sebastián era el puerto de Navarra. Pero esta tesis carece de fundamento pues en las instrucciones que se dieron a los armadores, llamémoslos así aunque el término sea muy posterior, en la Cruzada de San Luis, del año 1248, figura una en la que se dice que las naves que se unan a ella habrán de ir provistas de un remo-governail por cada banda. Luego la generalización del timón de codaste hemos de situarla con posterioridad al 1248, pero antes del 1309 en que la recoge el Sello de Dam. Sin embargo acaso pudiéramos adelantar un poco estas fechas. No he tenido la suerte de poder consultar el libro "Impressions and cast of seals..." del profesor H. H. Brindley que acaso me hubiera dado mucha luz sobre el caso, a pesar de que lo he buscado tercamente, pero gracias a unos micros de un trabajo de La Roërie, *Les transformations du gouvernail*, publicado en "Annales d'histoire économique et sociale", París, T. VII, 1935, veo que el primer testigo del timón de popa es el Sello de Elbing, cuya antigüedad puede remontarse al 1242, y que el profesor alemán doctor Ing. F. Moll alude a una miniatura, que también lo contiene, de la misma fecha. Si el juicio valiera, habría que remontar el timón de codaste al 1242, por lo menos. En tal caso no dejaría de ser extraño que ese instrumento al que las cuentas de "Clos de Galées" de 1343 denominaban timón a la "bayonnaise" o a la "navarresque" y que, por lo tanto, hay que suponerlo vecino en su origen, hubiera llegado hasta Elbing, en el año 1242 y no hubiera sido aceptado en San Sebastián hasta después del 1297. Resulta mucho más fácil, y más lógico también, pensar que el sello donostiarra sea bastante anterior a la fecha del documento en que cuelga.

Con independencia de estas particularidades, en las que me he permitido insistir por si pudieran contribuir a determinar la antigüedad de la nave y su mejor conocimiento, el barco del sello donostiarra ofrece otras aun, que también tienen gran interés para el estudio de nuestra arquitectura naval. Así el puntal, que a modo de botajón sale de la proa del casco, en dirección normal. De su

extremo superior penden dos drizas recogidas, que sin duda servirían para ponerlo en función de maniobra. En el dibujo, reproducción del barco del sello que ilustra el trabajo de R. Berraondo, "*Sellos medievales de tipo naval*" publicado en R. I. E. V., tom. XXIII, se dan estas drizas como si fueran un instrumento pesado, un gran listón o leño curvado, pero a mi juicio es una interpretación totalmente arbitraria, pues el sello no puede estar más claro en este punto: son dos drizas o, mejor aún, una doble. Aun hay otra tercera que va, o parece ir, pues la figura de uno de los gavieros la oculta en parte, a uno de los extremos de la verga. La función a cumplir por este aparejo no parece que ofrezca duda ninguna; sería la de



maniobrar la verga con su vela, en los momentos en que así conviniere. Para comprobarlo basta con examinar las dos primeras viñetas del folio 38 recto del Códice de don Pedro I de Castilla, de 1350, que se conserva en el Escorial, en las que aparecen aparejos muy semejantes en función.

Podemos señalar también en el barco del sello donostiarra que tenía cubierta, al menos en el tercio central del casco, pero no en los tercios anterior y posterior de proa y popa que parece quedaban al descubierto, en bañera, se podría decir. En el extremo posterior de esta supuesta cubierta hay un pequeño resalte, acaso brazola o batemar, para impedir que el agua que cayera sobre la cubierta entrara en la bañera de popa.

Otro elemento a observar es el garabato doble, en forma de ese cada parte, una invertida, que figura en las caras anterior y poste-

rior de la cabeza del codaste. Sin duda son dos hierros, o uno solo que atraviesa el codaste, en función probablemente de cabillas para correr o amarrar las escotas o cualquier otro cabo del aparejo, incluso los cabos de remolque, como se ha apuntado por algunos.

Queda aún el ancla, indudablemente de hierro, que cuelga en proa, del lado de babor. Es de dos brazos y cepo vertical a la caña, muy semejante a un tipo de ancla de nuestros días. Ofrece la particularidad de que al pie de la cruz, y bajo ella precisamente, tiene un pequeño abultamiento circular con un orificio central, al parecer. Acaso fuera una argolla, un arganco como la tienen muchas anclas pequeñas, en la actualidad, para amarrar en ella y no en la



de cabeza, la estacha, cuando se fondea en bajos rocosos, y evitar su pérdida.

En la miniatura tercera del folio 28 de la "*Historia Troyana*" de Beneyto de Santa Mora, año 1350, aparece otra ancla del mismo tipo, aunque dibujada con más detalle, que glosa Artiñano en su libro. A pesar de que ésta es posterior y su dibujo está mucho más trabajado que la del barco donostiarra, no creo que sea mejor.

Y, para terminar con los detalles de nuestro barco, diremos que ofrece también la particularidad de presentar cuatro defensas, claramente dibujadas, sobre la línea de flotación. Son de forma alargada y no difieren en nada de las que vemos hoy día.

De los otros dos barcos, los de Fuenterrabía y Bermeo, nada o muy poco tenemos que añadir a lo que hemos dicho al comienzo del trabajo, tanto más que por ser mucho más simples que el de San

Sebastián no ofrecen, sus dibujos al menos, particularidades que puedan señalarse. Sin duda son los dos pinazas balleneras, puesto que ambos sellos las presentan aferrando o persiguiendo un cetáceo. El de Bermeo no creo que haya sido reproducido hasta ahora, y si yo lo hago es gracias a la amabilidad de mi querido amigo el director del Archivo de Navarra, don José Ramón Castro, que ha tenido la gentileza de facilitarme la fotografía que reproduzco. Don R. Berraondo en su trabajo sobre sellos medievales de tipo naval, que antes he citado, da otros dos, uno de Bermeo y otro de Lequeitio, son sendas embarcaciones a la caza de una ballena, pero a juzgar por la traza de los mismos no sólo son muy posteriores a los tres que reproduzco, sino que creo que ni siquiera son medievales. Por lo pronto el de Bermeo tiene en su parte superior una cabeza de hombre y, aunque esta población se tituló desde antiguo "caput vizcaie" pienso que no llevaría la cabeza al sello hasta después del 31 de julio de 1476 en que el Rey don Fernando le otorgó el Privilegio para que se titulara "cabeza de Vizcaya". Mientras no se demuestre lo contrario no podemos aceptar este sello como medieval; ni tampoco el de Lequeitio, a juzgar por la traza, coincidente en esto con el de Bermeo, si es que en los dibujos que ilustran el trabajo de Berraondo están fielmente reproducidos los sellos.

¿Qué arqueo tendrían estos barcos? No es fácil determinarlo por las proporciones de los dibujos. Sin embargo, sus tripulaciones, sobre todo en los de Fuenterrabía y Bermeo, pueden ayudarnos mucho. El de Fuenterrabía lleva cuatro hombres y parece que el de Bermeo, como antes hemos dicho, cinco. Ya es un dato expresivo; serían, a juzgar por estos signos, los que hoy llamamos unas simples lanchas.

Pero veamos si podemos ahondar algo más. El Capítulo 49 de las Ordenanzas de Pescadores de Bermeo, de 1353, puede darnos alguna luz a este respecto, pues dice: "Que ninguna pinaza que sea menor de diez y ocho codos de codo menor, que no vayan a ninguna vela ni en atón (atoar, ir a ofrecer remolque) ni entrar ni salir a ningún navío so pena que pague...". Es decir, que este capítulo establece una diferencia entre las embarcaciones menores y mayores de diez ocho codos y prohíbe, a aquéllas, toda práctica de ataje por no considerarlas, sin duda, capaces, para servicios de tal naturaleza. Ya tenemos pues un elemento de juicio, dentro de la época, se podía decir, diez y ocho codos de eslora, aunque de codo menor. Es aquí precisamente, en el detalle, donde surge la dificultad, porque, ¿qué es lo que debemos entender, en aquel tiempo, y concretamente en Bermeo, por codo menor? Cualquier manual nos da las características de varias clases de codos, el normal, que medía pie y medio; el real,

que computaba tres codos más y el de ribera, que medía dos pies y nueve líneas. Si nos dejáramos llevar por las apariencias debíamos aceptar como bueno el de ribera, pero no es admisible por ser bastante posterior. Las medidas antiguas codo, pie, braza, hay que aceptarles, en aquella época, en un sentido anatómico, es decir, en el natural, y el codo, por tanto, como pie y medio; reducido a milímetros, de 450 a 480. Aceptando el índice inferior, puesto que habla de codo menor, tendríamos que en el año 1353 estimaban en Bermeo embarcaciones insuficientes para el atoaje y el remolque las que no midieran 7,700 metros de eslora. Dificilmente podríamos admitir que se exigieran más garantías para ir a remolcar un barco de los de entonces que para aferrar y llevar a puerto a una ballena. Como tanto la embarcación de Bermeo como la de Fuenterrabía han sido tomadas, por el dibujante, en el momento de aferrar un cetáceo, creo que podemos aceptar, sin escrúpulos mayores, que una y otra miden, por lo menos, diez y ocho codos del codo menor, que nos hemos atrevido a interpretar como de 7,700 metros.

Se podrá objetar que en la caza de la ballena intervenían conjuntamente con la pinaza ballenera propiamente dicha otras embarcaciones menores encargadas de rematar la pieza una vez aferrada. Pero éstas llevaban siempre tres hombres nada más, el "teste" o "tester", es decir, el de cabeza, el proel que sería, sin duda, el arponero; el "axete" o sea el eje, el del medio; y el "maestre" o patrón que haría de timonel, aun valiéndose del remo. Así resulta, al menos, de los distintos contratos de fletamento para la pesca de la ballena que he consultado.

Se objetará también que las embarcaciones propiamente balleneras llevaban más de cuatro y cinco hombres, que son los que llevan las de los sellos de Fuenterrabía y Bermeo. En efecto, llevaban, por lo general, siete hombres y, más adelante, diez y doce, pero su limitación en los barcos de los sellos puede ser debida a conveniencias del dibujo, que en modo alguno podemos considerar como una fotografía.

Para dictaminar, aunque sea en hipótesis, sobre el arqueo de la nave del sello donostiarra tropezamos con mayores dificultades porque no hemos tenido la suerte de hallar un documento de la época que aluda a las medidas de esta clase de embarcaciones. Sin embargo, La Roncière, apoyándose en fuentes del año 1336 dice, con respecto a Bayona que en sus astilleros no se podían construir cascos para el comercio, que habían de servir también para la guerra, que fueran menores de 100 toneles. No creo que el dato sea aceptable a nuestro caso, pues 100 toneles macho de Vizcaya serían 168,60 toneladas métricas y, aunque hubiera alguna diferencia, que la había,

entre la tonelada vizcaína y la bayonesa, a la vista está que el barco que nos ocupa no puede dar tal tonelaje. No era pues el barco del sello donostiarra una unidad de comercio que sirviera para la guerra.

Pero el mismo La Roncière nos habla de unas pinazas grandes de pesca —y que por sus proporciones servirían también para el comercio—, que daban 50 pies de eslora, 12 de manga y 6,50 de puntal. Acaso estos índices estén más cerca de nuestro barco. Reduciendo los pies a codos, interpretados unos y otros en su sentido natural, es decir, codo igual a pie y medio, tendríamos un barco de 33,33 codos de eslora, 8 de manga y 4,32 de puntal. O sea el doble, en su eslora, que la supuesta a las lanchas de Bermeo y Fuenterrabía. Aunque cortas, sin duda, estas medidas, pudieran aproximarse bastante al casco que nos ocupa. Creo que hasta pudiéramos aceptarlas, hipotéticamente al menos, para deducir sus proporciones a fin de tener un conocimiento en potencia del arqueo de nuestros barcos medievales. Aplicando la fórmula de Cristóbal Barros, (la mitad de la manga por el puntal y por la eslora; reducir un cinco por ciento del producto total y dividir el resto por ocho), a pesar de sus notorios defectos de fórmula primaria, porque parece la más indicada al caso, así por su antigüedad como porque dados los elementos con que contamos no podríamos utilizar otra, tendríamos un vaso de 34,19 toneladas, toneladas antiguas, se comprende, de ocho codos cúbicos.

Reduciendo estas medidas a metros, para una mejor comprensión, y aceptando el codo de 450 milímetros que antes hemos supuesto para las lanchas de Bermeo y Fuenterrabía, daría la de San Sebastián, 14,99 metros de eslora, 3,60 de manga y 1,95 de puntal. Pero vuelvo a repetir que considero cortas estas medidas. Acaso fuera más correcto suponerlas aumentadas en un tercio, es decir triplicando la eslora de los vasos de Fuenterrabía y Bermeo.

En cambio sí parecen correctas las proporciones entre las distintas medidas del barco, pues aunque hubo un tiempo —en el de Cristóbal Barros, precisamente—, en que estuvo en boga la fórmula as, dos, tres, las del barco donostiarra dan as, dos, cuatro que, sin duda, es más ajustada a las embarcaciones de su naturaleza.

Es sensible que estos sellos, de tan poderosa fuerza documental, hayan quedado relegados a simples piezas, siempre muy respetables, de Museo o de Archivo. Yo he visto recientemente, en el Museo de la Marina, de París, unas reproducciones, muy bien hechas por cierto, de los sellos de San Sebastián y Fuenterrabía. Bien podían sus respectivos Ayuntamientos, resucitarlos, podríamos decir, llevando sus estampas, tales y como eran, a sus actuales cuños, pues darían gracia y solera a los documentos en los que se estamparan.