

La Nao San Juan (S. XVI) y su hallazgo en Red Bay.

La historia de cómo se halló el pecio y su relevancia arqueológica e histórica.

Antes de hablar sobre el hallazgo de la Nao San Juan, y de narrar la historia de dicho hallazgo, es **importante señalar que, en el siglo XVI, el oficio de carpintería de ribera, como tantos otros en la época, era de transmisión familiar, y que existía una gran competencia entre las potencias de la época en lo relativo a la tecnología naval, ya fuera en el ámbito militar o comercial.** Estos y otros factores llevaron a que la construcción naval de la época no dependiera de planos, sino del conocimiento de los maestros de los distintos oficios que colaboraban en la construcción de un navío.



Figura 1. Mapa de 1585 del Puerto de San Sebastián por Richard Poulter. British Library, Cotton Augustus Li.16.

Pese a que en su momento esto supuso una ventaja, pues copiar los diseños de la competencia resultaba mucho más complicado, hoy en día supone un reto, pues no hay apenas constancia documental sobre la manera en que esos barcos se construían, ni sus medidas, ni las técnicas de construcción empleadas. Ésta es una de las principales razones por las que el hallazgo en Red Bay resulta tan relevante, **pues hasta la fecha de su descubrimiento no se había encontrado un pecio del siglo XVI en mejor estado de**

conservación.

La propia historia del descubrimiento merece ser contada, pues se trata de una de esas veces en que lo hallado no concuerda con los objetivos iniciales de quien lo halló cuando inició su búsqueda.

Selma Huxley-Barkham (Londres, 8 de marzo de 1927 – Chichester, 3 de mayo de 2020) historiadora inglesa, viajó a España por encargo de los Archivos Públicos de Canadá, con el objetivo de localizar y realizar copias en microfilm de cualquier archivo relativo a la historia de Canadá. En su viaje visitó varios archivos históricos, entre ellos el Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa, en la localidad de Oñate, donde en 1971 decidió establecerse, y comenzar un extenso estudio sobre los documentos allí recogidos.



Figura 2. Bosquejo de una chalupa arponeando una ballena, en un registro del País Vasco (S.XVI). Fuente: Archivo fotográfico, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián.

Fue este estudio el que, en 1974, informó al arqueólogo canadiense Robert Grenier de la existencia de un pecio en Red Bay, información que hizo pública en 1976 en su informe a la Society of Historical Archaeology. En 1977 visitaría el lugar con James Tuck (director del equipo arqueológico de la Memorial University de St. John's), y **en 1978 finalmente comenzarían las excavaciones en la isla Saddle, en Red Bay,** que darían como resultado el descubrimiento ese mismo otoño de un pecio a 10 metros de pro-

fundidad, que acabaría siendo **identificado casi con absoluta seguridad, como la nao San Juan, un ballenero hundido allí en 1565.**

La investigación arqueológica resultante comprendería los periodos estivales desde 1978 hasta 1985, siendo todas las campañas financiadas por Parks Canada, salvo una campaña de prospección en 1985, impulsada por la propia Selma Huxley-Barkham, y financiada por la Cámara de Comercio y Navegación de Bilbao.

Excavación

Debido a las bajas temperaturas del agua en Red Bay, **los trabajos en el yacimiento se redujeron exclusivamente a la temporada estival, siendo aun así necesario el empleo de un sistema de bombeo de agua caliente** que circulaba de la superficie a los trajes de los buceadores para prevenir la hipotermia.

En la campaña de 1979 se iniciaron los trabajos de sondeo, que permitieron identificar la proa, la popa, y ambos costados del barco, además, se recuperó una gran cantidad de fragmentos de barricas, un falconete y un cabrestante, así como otros objetos de menor tamaño.



Figura 3. Arqueólogo usando un traje de buceo con bombeo de agua caliente. (Foto D. Page, Parks Canada, The Underwater Archeology of Red Bay; 24M-3144T).

Posteriormente, la campaña de 1980 se centró en delimitar y dibujar la embarcación, para posteriormente poder hacer una reconstrucción en tres dimensiones.

Durante esta campaña y la siguiente (1981) también se estudiaron distintos aspectos del pecio, como la estiba de los toneles en la bodega, el sistema empleado en la bomba de achique, y elementos del aparejo, así como algunos enseres y herramientas de la tripulación.

Entre las campañas de 1982 y 1985 se desmontó meticulosamente el pecio para su posterior transporte y estudio en tierra firme, lo que permitió la elaboración de un modelo a escala de la nao. Posteriormente en 1985 se volvieron a depositar todas las piezas en el fondo marino, habiendo considerado los arqueólogos que esa era la mejor manera de conservarlas.

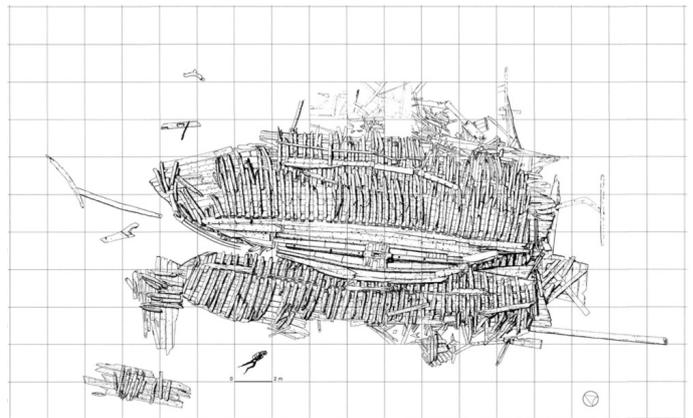


Figura 4. Plano de la estructura del casco. (Dibujo: P. Waddell and drafting team, Parks Canada, The Underwater Archeology of Red Bay; 24M-84-101-7).

Durante las seis campañas también se encontraron otros pecios repartidos por la bahía de Red Bay, que han sido parcialmente analizados, pero no con la meticulosidad empleada en el San Juan.

La Nao

Gracias a toda la información recogida por los equipos arqueológicos en esas campañas, y otras de menor envergadura entre 1985 y 1992, junto a los estudios de archivo elaborados por Selma Huxley-Barkham, **hoy sabemos que la Nao San Juan, construida en Pasajes (Guipúzcoa) en 1563**, era un ballenero de tamaño medio, de 22 metros de eslora y 7,5 metros de manga y en torno a las 200 toneladas de desplazamiento. Tenía una dotación de 60 tripulantes, la capacidad de cargar poco menos de mil toneles de aceite, y cinco

chalupas balleneras. Su construcción era principalmente de roble, con una quilla de haya y mástiles de abeto, y se cree que la cubierta superior, junto con la parte más alta de la obra muerta (parte del casco no sumergida en el agua) estaban hechas en pino.



Figura 5. Estribor del modelo a escala construido por Fred Werthman (Foto: G. Vandervlugt, Parks Canada, The Underwater Archeology of Red Bay).

Hoy día también sabemos que **construir una nao como la San Juan requería generalmente alrededor de seis meses**, con maestros de todos los oficios implicados colaborando en su construcción, junto con una gran cantidad de mano de obra local.

Estos barcos se construían con la intención de realizar uno o dos viajes a Terranova en empresas balleneras, para posteriormente ser vendidos y ocupar el resto de su vida útil como mercantes en travesías menos exigentes.

Lamentablemente para los implicados en la empresa ballenera en su época, la nao San Juan se hundió con toda su carga en 1565 en Red Bay, aunque gracias a la poca profundidad del fondo marino en el lugar del hundimiento, al año siguiente se pudo recuperar gran parte de la carga.

Conclusiones

Como ha ocurrido en otras ocasiones, lo que supuso

una tragedia o un duro revés para la gente de la época resulta ser la alegría de arqueólogos e historiadores. **Gracias al hundimiento de la nao San Juan, y de las condiciones en que se dio dicho hundimiento**, tanto físicas (la temperatura del agua en la zona, la profundidad del fondo marino), como, por ejemplo, documentales (registros contemporáneos al hundimiento que lo mencionan, y la empresa de recuperación de su carga), **se pudo aprender mucho sobre la construcción naval de la época, así como sobre la industria ballenera del siglo XVI.**

Es conveniente añadir que el proyecto se vio ampliamente beneficiado por el apoyo de varias instituciones, tanto canadienses como europeas, y el meticuloso trabajo de los investigadores, lo que permitió sacar el máximo partido de un pecio en excelentes condiciones y generar tal cantidad de datos, que incluso **30 años después de finalizar las excavaciones aún se estudiaba el pecio.**

La magnitud del proyecto resultó también en una revolución en la investigación sobre embarcaciones de gran porte construidas en el litoral cantábrico a principios y mediados de la Edad Moderna, lo que produjo el aumento de investigaciones y artículos publicados sobre un campo que, previo al descubrimiento de la nao San Juan, era ampliamente desconocido.

El descubrimiento y posterior investigación también tuvieron un importante impacto en el País Vasco, donde se ha dado buena cuenta del patrimonio histórico marítimo y se ha puesto en común a través de diversos medios. Puede que el mayor ejemplo de ello se encuentre en la propia localidad de Pasajes, **donde, casi cinco siglos después, se está construyendo una réplica fiel de la nao San Juan en el astillero-museo de Albaola, que se encuentra en el mismo lugar donde se construyó la nao original.**

Bibliografía

Government of Canada, P. S. and P. C. (2002). The underwater archaeology of Red Bay: Basque shipbuilding and whaling in the 16th century / Edited by Robert Grenier, Marc-André Bernier, Willis Stevens. : R62-389/2007E – Government of Canada

Publications – Canada.ca. <https://publications.gc.ca/site/eng/297479/publication.html>

Barkham, M. (2018). La construcción naval vasca en el siglo XVI: La nao de uso múltiple. *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, 3, Art. 3. <http://ojs.eusko-ikaskuntza.eus/index.php/vasconia/article/view/485>

Garai-Olaun, A. A. (1990). Las aportaciones arqueológicas y la historiografía sobre el fenómeno ballenero vasco en tierras americanas.

Vicente Maroto, M. I. (1998). Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos. <https://iump.ucm.es/DialogycaBDDH/BDDH199/diologo-entre-un-vizcaino-y-un-montanes-sobre-la-fabrica-de-navios/>

Tomás Soto Gray

Estudiante de Geografía e Historia y carpintero de ribera con experiencia en embarcaciones tradicionales. He colaborado en una campaña arqueológica en Munoaundi. Titulación de Patrón de Embarcaciones de Recreo. Titulación de Open Water Diver.