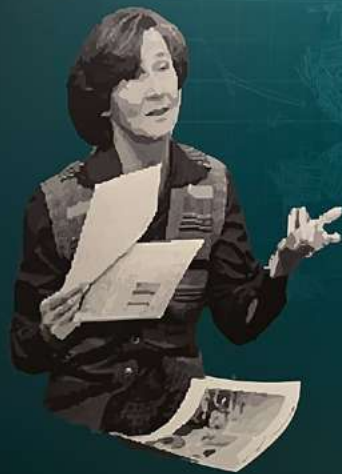




Canadian
Geographical
Journal



MARÍTIMAS

ITSASOKOAK



ITSasmuseum

Núm.

12

OCT 2023

Lasaitzen gaituzte, hatsaren biriketako joan-etorri horretan, itsas ertzeko uhinen kulunka irudikatuz, sakona, salbaia eta menpera ezina.

Nos tranquilizan en ese ir y venir del aire en nuestros pulmones, a semejanza del balanceo de las olas a la orilla del mar; profundo, salvaje e indomable.

Itxaro Borda.

Extracto de *Bizitzaren koloreak. Los colores de la vida* incluido en *Zura eta Ura*.

INTRODUCCIÓN

Desde que en aquel noviembre de 2003 el museo abriera sus puertas han pasado ya 20 años en los que la colección ha crecido considerablemente, la exposición permanente ha evolucionado con mejoras constantes, las exposiciones temporales han ganado en calidad y variedad, el programa educativo no ha parado de expandirse, el taller de carpintería de ribera Erain ha dado legitimidad con sus buenas prácticas en la materia, el Port Center nos ha acercado al Puerto, el programa de grandes veleros ha traído el mar a la ciudad y un largo etcétera de mejoras que se han llevado a cabo con un enfoque social, promoviendo la igualdad entre hombres y mujeres, la inclusión, la accesibilidad y la sostenibilidad, palabras todas llenas de contenido en nuestras actuaciones.

Y, en este 20 aniversario queremos recordar a algunas de las personas que promovieron este museo marítimo como Patrick de la Sota, Jose Luis de Ugarte, Teresa Querejazu o Juanjo Alonso quien nos dejó recientemente. A todos ellos, y al resto de personas que pusieron su ilusión, dedicación y empeño en sacar adelante este proyecto cultural, nuestro reconocimiento y gratitud.

Como ingredientes con los que celebrar la efeméride vamos a abrir dos exposiciones largamente anheladas y culminar un emotivo proyecto de memoria oral. En primer lugar, una exposición sobre Selma Huxley, la investigadora anglocanadiense, consulesa de Bilbao y amiga de este museo, que descubriera en la década de 1970 la profundidad de la presencia vasca en Terranova en el siglo XVI con las pesquerías de bacalao y la caza de la ballena. La muestra, comisariada por Michael Barkham, Doctor en Geografía por la Universidad de Cambridge, se divide en cuatro áreas, comenzando por Selma como persona (1), adentrándose después en los archivos (2) en los que investigó, para profundizar en la Terra Nova del sXVI (3) así como en los yacimientos arqueológicos (4) que hicieron de Red Bay patrimonio mundial de la Unesco.

En segundo lugar, presentamos otra exposición sobre el “*Nuevo Anchústegui*”, la bonitera vasca más antigua que se conserva y que está siendo objeto de una restauración científica por parte de Erain. En la expo se pone contexto a todo lo relacionado con las personas, la familia y su modo de vida, la pesca, el puerto, el astillero, Ondarroa..., en definitiva, todo lo que rodea a una embarcación y le da sentido.

Finalmente, culmina *Zer da Itsasoa Zuretzat*, un proyecto en el que jóvenes de 12-14 años preguntan a su amama-aitite ¿qué es el mar para ti?, entablando una conversación entre dos generaciones, en la que practiquen la escucha, el respeto, la empatía, la valorización de la experiencia por un lado y la transmisión y generosidad por la otra. Todo ello grabado en un vídeo de apenas unos minutos que muestre un uso responsable de las tecnologías y sobre todo ponga en el centro de la conversación lo presente que está el mar en nuestras vidas, un mar al que volvemos una y otra vez, para disfrutar, para recogernos, para compartir, un mar que miramos con respeto, un mar que nos hace como somos y nos abre al mundo, cada cual con su mar. Recoger esos testimonios es parte intrínseca también de la misión del museo.

El boletín lo completan dos magníficas aportaciones de dos buenos amigos del museo. En la sección de Erain, Juanmari Rekalde nos hablar de la investigación llevada a cabo en el Astillero de Ripa sobre el clipper cuyo modelo exponemos en la planta alta. Y finalmente, como Historia de Mar, Carlos Pueyo, nos habla de la Clase La Galea de Astilleros Udondo en Axpe dando cuenta de la amplitud y variedad de nuestra construcción naval.

Jon Ruigómez Matxin
Itsasmuseum Bilbao

LA PIEZA. Sección destinada a poner en valor la colección marítima de Itsasmuseum, a través de la pieza destacada, la pieza restaurada, el bien recibido en donación o el testimonio destacado

PATRIMONIO MARÍTIMO EN PRIMERA PERSONA

Nerea Aldekoa Viar

El cambio de modelo económico acometido en Bizkaia ha originado **transformaciones vertiginosas** que sitúan al **universo marítimo y de la ría en un entorno especialmente vulnerable** a la pérdida, en muy pocas generaciones, de las formas de vida que durante siglos han configurado nuestra identidad.

Ante esta realidad, en Itsasmuseum estamos llevando a cabo un proyecto de memoria oral con **el fin de recuperar y preservar para generaciones futuras** todas aquellas experiencias que no están recogidas en los libros.

Se trata de un proyecto incipiente, pero ambicioso, que nace de la urgencia de rescatar la memoria vinculada al patrimonio marítimo, en la que el museo actúa de intermediario entre los relatos de sus depositarios y la sociedad.

Lo hacemos, sencillamente, porque responde a la misión del museo: “divulgar nuestra cultura marítima, trabajando por el patrimonio marítimo”, en una definición de “cultura” inclusiva no solo desde las expresiones materiales, sino también de las intangibles.

No obstante, advertimos que las colecciones de los museos están llenas de objetos, pero no tanto de testimonios, de personas, falta vida. En Itsasmuseum queremos devolver el alma a esas piezas.

Por eso, hace cuestión de año y medio comenzamos a sentar las bases de un proyecto **para salvaguardar las visiones y recuerdos particulares de nuestro pasado reciente de la mano** de sus protagonistas.

Realizamos entrevistas grabadas en vídeo a todas aquellas personas que, por sus trabajos o experiencia vital, han estado vinculadas a la Ría de Bilbao, a nuestra costa o a la mar, con el propósito

de recuperar y poner en valor el día a día de su profesión, sus inicios, formación, condiciones de vida, sus retos, desarrollo personal, sus relaciones, los cambios que han experimentado sus oficios, recogiendo anécdotas que muestran habilidades prácticas, usos sociales, formas de relacionarse, tradiciones, puntos de vista, impresiones y emociones.

De esta forma, hemos entrevistado a amarradoras, remolcadores, personas que han trabajado en astilleros, profesionales del trincaje de gabarras, líderes sindicales, etc., que a través de sus vivencias, de las subjetividades, han abordado procesos trasversales como los fenómenos migratorios al área metropolitana de la Ría de Bilbao, las transformaciones urbanísticas y sociales de los municipios ribereños de la Ría y localidades costeras, la incursión revolucionaria de la tecnología en sus profesiones o la organización social patriarcal.

Pero también cuestiones específicas que atañen a los **cambios en algunos oficios**: universos lingüísticos que se pierden porque designan objetos o modos de hacer en desuso, jergas concretas,

equipos, herramientas o sistemas de comunicación, hoy ya desaparecidos, que formaban parte de su día a día, creencias, rituales para implorar una buena jornada de pesca, etc.

PERSPECTIVA DE GÉNERO

Uno de nuestros ejes estratégicos es recabar testimonios de mujeres con el propósito de paliar la omisión histórica de sus visiones. En cualquier caso, procuramos aplicar la perspectiva de género a los diferentes asuntos que surgen durante las entrevistas.

Algunas mujeres que han compartido sus recuerdos con nosotros son:

- **Jone Marcaida**, que comenzó desde niña acompañando a su padre debido a sus problemas de visión, y se convirtió en la primera mujer amarradora de la Ría.



- **M^a Luz Menchaca**, trabajadora de Astilleros Euskalduna. Ella y su hija Natalia, que entonces tenía 14 años, participaron de forma activa en las protestas por el cierre del astillero y Natalia, incluso, formó parte del encierro que protagonizaron las mujeres.



- **Nati Cuevas**, que tuvo una carrera meteórica en La Naval: comenzó en las oficinas haciendo tareas que se consideraban propias de mujeres, fue elegida delegada sindical por voto directo de sus compañeros y terminó en terreno, trabajando en los barcos en un puesto de gran responsabilidad.



FUTURO

En estos momentos la **prioridad es recabar y salvaguardar los testimonios**, que tratamos como piezas de la colección, sin ser ajenos a los múltiples usos que se les pueda dar en el futuro, desde enriquecer la colección con la incorporación de relatos personales, el desarrollo de nuevas exposiciones, la difusión a las generaciones venideras de los aspectos más personales y cotidianos de nuestra historia, o la investigación, entre otros.

Precisamente, por esta amalgama de posibilidades, cuidamos el aspecto visual, grabando en alta definición y, en la medida de lo posible, en áreas del museo que representen a la persona entrevistada.

- **A Luis Mari Arriola, *Piloto***, le grabamos en el *Auntz*, remolcador del que fue patrón.



• **Jacinto Araluce** nos contó la historia familiar y del pasado de Getxo frente al equipo que su abuelo, Francisco Aldecoa, compró para la Estación de Salvamento de Arriluce, que él mismo había financiado.



• Y el histórico sindicalista **Emilio Urreta**, nos trasladó su testimonio desde la sección del museo dedicada al Astillero Euskalduna, donde fue presidente del comité de empresa.



ZER DA ITSASOA ZURETZAT?

Volviendo al inicio, y continuando con la reflexión sobre el papel del museo como intermediario para trasladar a las futuras generaciones la cultura marítima, en el afán

por implicarles más y por hacer partícipe a la sociedad en la misión de **atesorar el patrimonio** inmaterial de las personas que nos rodean, creamos *Zer da itsasoa zuretzat?* ¿Qué es el mar para ti? un concurso dirigido a escolares de 1º y 2º de la ESO, consistente en realizar entrevistas grabadas mediante un teléfono móvil a su/s abuelo/a/s u otras personas mayores de su entorno que orbiten sobre cualquier tema relacionado con la mar.



Una iniciativa, realizada en colaboración con Kutxabank cuando se cumplen 20 años de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO, para generar un diálogo entre generaciones, **recoger y premiar la riqueza y sabiduría de quienes han vivido antes que nosotros/as, cuyos trabajos ganadores se darán a conocer el 22 de noviembre**, en el marco de las celebraciones del XX aniversario de Itsasmuseum. ■

ERAIN. Sección en la que dar cuenta de la evolución del proyecto Erain y en concreto, de la restauración del Antxustegi

ASTILLEROS DE RIPA: LA CONSTRUCCIÓN DE CLIPPERS

Juan M.ª Martín Rekalde

Según la Escribanía de Marina de Vizcaya, en el astillero de Ripa en el siglo XIX, se construyeron buques de vela desde enero de 1804 hasta diciembre de 1866.

Varios constructores obraron sus buques en este terreno de la anteiglesia de Abando.

Los que más cantidad construyeron fueron, Manuel Cortabitarte con 158 buques, entre los años 1832 a 1856 y Santiago de Arana con 83, entre los años 1848 a 1866.

La construcción "Clípper" en la ría de Bilbao

En Vizcaya escriturados en la Escribanía de marina, ante Notario, con la denominación específica de

clípper solo hubo tres buques. Este primero BUENA VENTURA sin especificar su aparejo, nos dice la prensa que estaba aparejado de fragata.

Los otros dos, los escrituran como bergantín-clípper.

Nombre BUENA VENTURA (Fue este buque, el primer clípper construido en España)

Clase clípper

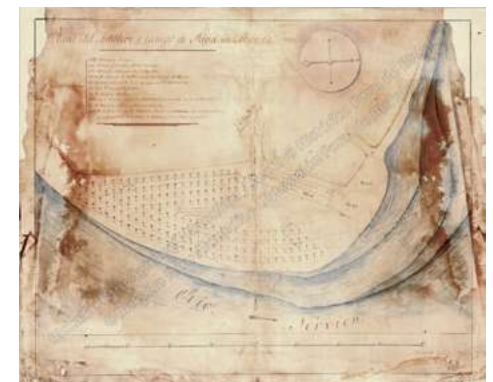
Fecha 24 enero 1855

Constructor D. Julián de Unzueta

Astillero de Olaveaga

Los clípper y sus formas.

La denominación genérica que se dio a los buques, de "clípper" no fue por su arboladura, como a las fragatas, goletas, etc., si no que se les dio este nombre, por la forma de sus cascos.



Astillero de Ripa. Archivo Foral de Bizkaia. Fondo: Archivo Municipal de Bilbao. Signatura: Bilbao Planos y Bandos 0225

Esta variación en la construcción de los cascos se adoptó en Baltimore, Estados Unidos, en la década de 1790 y fueron en principio goletas y bergantines de pequeño porte.

Se afinó mucho la obra viva por lo que eran muy inestables y difíciles de gobernar, pero tremendamente rápidos. Lo que se perdía en capacidad de carga, se ganaba en velocidad.

En la mitad del siglo XIX se denominaba "clípper" a un buque con abanico de proa pronunciado y con menos manga, en relación con la eslora, que cualquier otro buque. Hubo clíppers aparejados de fragata, de bergantín, de corbeta e incluso vapores así denominados.

El modelo de Ripa



Modelo de Ripa

La donación por parte de la familia Madariaga de un buque en enramada o semi-enramada (se

denomina así por no estar forrado en su totalidad, para poder ver y estudiar su construcción) nos ha permitido intervenirlo para su conservación y estudio.

Para tratar de ubicar, en el tiempo, el buque que representa el modelo, hacemos un pequeño análisis de este.

Durante el proceso nos fue revelando sus formas, una proa de violín, con bastante abanico, casco cerrado de bocas en el que se aprecia que tiene bastante astilla muerta además de que ya podíamos apreciar con las primeras limpiezas que el modelo tenía tres entalladuras en la sobrequilla que nos iban encaminando a verificar que eran las carlingas de los tres palos que arbolaba.



Popa elíptica



Entalladura en la sobrequilla



Este modelo de una calidad extraordinaria en su ejecución nos enseña que ha sido realizado por un profesional, bien maestro constructor de buques antigua denominación de los carpinteros de ribera o por alguno de sus oficiales.

Esta forma de construcción, donde se prioriza el trabajo del casco, nos permite descartar que se trate de un modelo ornamental, que pudiera tener un naviero en su despacho o su casa.

Por tanto y volviendo a los palos que arbolaba podemos afirmar, que se trata de un buque que estaba aparejado de corbeta o de fragata. Si fuera una fragata los tres palos o más irían aparejados todos con velas de cruz y en caso de ser

una corbeta, su palo de popa y de mesana no aparejan velas de cruz, apareja cangreja y escandalosa.

Noticias de prensa con relación a la construcción de clíppers. La gaceta de Madrid. 23 de octubre 1855.

"La construcción Clipper ha empezado a tomar alguna voga entre nuestros armadores y jefes de astillero; pero nos parece que no conseguirá muchos imitadores. Y lo decimos porque hasta ahora solo dos buques de esta forma hánse construido, desde que las buenas cualidades marítimas de los clíppers nos habían sido recomendadas. Fue el uno la corbeta Buena Ventura, cuya hermosa estampa y sólida construcción dejó tan satisfechos a cuantos inteligentes y profanos la



Fragata REMEDIOS PASCUAL y corbeta CONCEPCIÓN. Museo Marítimo de Barcelona

contemplaron; y el otro una goleta que el Sr. Bareño botó desde sus astilleros, con mediano éxito, hace siete días. Este buque en el agua, y corregida la inmersión de proa que tenía al caer en ella, efecto sin duda del lastre que se le puso para su más segura bajada, tiene una facha airosa y elegante, y no desmiente el buen compás de su diestro y acreditado constructor. Parece que en los astilleros de Ripa se preparara más tarde el material y la gradería para otro Clipper de grandes dimensiones, con lo cual tendremos la satisfacción de ver otro de estos buques construido por uno de nuestros más afamados maestros.”

Primeras conclusiones

Según los datos recopilados, se opta por comprobar en la Escribanía de Marina si consta el registro ante Notario de alguna construcción clipper en el astillero de Ripa, y no se ha podido verificar.

Debemos suponer entonces, que se trataría de un modelo que, Manuel Cortabitarte o Santiago de Arana, constructores en esas fechas en Ripa, elaboraron para mostrar a los armadores esta nueva forma de construcción.

Seguimos investigando para poder aportar más datos que amplíen el informe del “Modelo de astillero de Ripa”.



[Más sobre Erain](#)

LA TEMPORAL. Sección en la que profundizar en algún aspecto relacionado con la exposición temporal del momento

Entrevista a Michael Barkham Itsasmuseum

Entrevista a Michael Barkham, doctor en Geografía por Cambridge, comisario de la exposición “*Selma Huxley, descubriendo a los vascos en Terra Nova. Siglo XVI*” e hijo de Selma Huxley.

Egun Michael! En primer lugar, podrías decirnos quién es Selma Huxley y cuál es el contenido de la exposición abierta en Itsasmuseum.

La idea de la expo es explicar y dar a conocer al público en general cuales fueron lo que llaman las pioneras investigaciones y descubrimientos archivísticos, históricos y arqueológicos, que hizo Selma Huxley sobre las, entonces casi

desconocidas, expediciones vascas a Terra Nova en los sXVI y XVI. Terra Nova es, en dos palabras, la actual costa atlántica de Canadá y se descubre gracias a las investigaciones que hizo Selma a raíz de su llegada a Bilbao en 1972 y que le llevarían a cambiar la historia marítima de Euskadi y Canadá.

Pero no se puede entender lo que logró hacer Selma sin saber quién fue como persona y cómo llegó a interesarse una inglesa, residente en Canadá, en un aspecto tan específico de la historia como es la temprana presencia vasca en lo que hoy día es Canadá.

Por lo tanto, la exposición empieza con una sección precisamente sobre eso: su familia, infancia, educación y primeros trabajos en Inglaterra; como apareció y se asentó con 23 años en Canadá y cómo conoció allí a un joven arquitecto, también inglés, pero enamorado del País Vasco y con grandes amigos allí.

Recién casados, la trajo a Euskadi en 1956, todavía sin cumplir los 30 años, a conocer a su amigo y anfitrión, el sacerdote e intelectual Don Pío de Montoya en Alegia, Gipuzkoa. Brian su marido supo contagiarle su entusiasmo por este pequeño, pero gran país.



También se cuenta que después de la trágica muerte de su marido, mi padre, con tan solo 35 años, en 1964, una cosa llevó a la otra y Selma terminó decidiendo que se iba a dedicar a investigar en los archivos de España y Francia las entonces casi desconocidas expediciones vascas a Terra Nova en los siglos XVI y XVII.

—*¿Cuáles fueron sus investigaciones y dónde las realizó?*— Es exactamente eso lo que explicamos en las siguientes tres secciones de la exposición. La primera de estas tres se titula *Adentrándose en los archivos*, y cuenta cómo a lo largo de su primer año en Euskadi, de septiembre de 1972 a septiembre de 1973, empezó a investigar en diferentes archivos vascos y españoles. Fue realmente una búsqueda detectivesca y que le llevó a descubrir en Burgos, Valladolid, Oñati

y Tolosa ingentes cantidades de manuscritos de los siglos XVI y XVII sobre su tema, las expediciones a Terra Nova, y más ampliamente sobre la actividad marítima vasca en general. Realmente este fue su primer gran logro: descubrir esta documentación sin utilizar y sin estudiar durante 400 años, sin la cual, ella no podría haber hecho nada de lo que hizo posteriormente.

—*¿Cuáles fueron sus descubrimientos?*— Bien, como acabo de decir, su primer gran descubrimiento fue encontrar estos miles y miles de manuscritos en archivos vascos y castellanos. Jamás pensó que habría tanta y tan rica documentación de aquellos siglos.

Su segundo gran logro fue que, a lo largo de los siguientes años, analizó pacientemente, poco a poco, esta gran cantidad de documentos lo que le permitió reconstruir un nuevo capítulo de la historia: las pesquerías vascas de bacalao y ballena en Terra Nova, especialmente en el siglo XVI.

Y en cuanto a los balleneros, ella descubrió, y este es otro gran descubrimiento de Selma, la existencia de una verdadera industria ballenera vasca en la gran Bahía de Terra Nova que ella logró situar,

no en Boston, ni en Halifax, ni en Nueva Escocia, ni en el Golfo de San Lorenzo, sino que lo situó en la costa sur de Labrador y Quebec y también descubrió sus puertos balleneros y restos arqueológicos de sus pases, además de la presencia de galeones vascos hundidos en aquellos puertos, entre ellos el Galeón San Juan de Pasaia, hundido en 1565 en el Puerto de Buttes, que ella identificó como el actual puerto de Red Bay en Labrador.

Destapó que durante el s.XVI los arrantzales vascos habían tenido en Terra Nova dos importantes pesquerías en dos zonas diferentes, una de bacalao, sobre todo en puertos del sureste de la isla de Terranova y otra de ballenas, en lo que ellos llamaban la Gran Bahía de Terra Nova y ahí en la Gran Bahía establecieron lo que fue la primera pesquería de ballenas a escala industrial. Más tarde otros europeos aprenderían de los vascos cómo cazar ballenas. Así empezó la moderna caza de ballenas comercial. Y profundizando en el estudio de toda esa documentación, Selma pudo reconstruir y dar a conocer dentro de su contexto la mayoría de los elementos de esas expediciones y pesquerías.

Y, el tercer gran logro de Selma es que supo que en esos puertos de Labrador que había identificado como el lugar de esa gran industria ballenera, tenía que haber restos de esas bases balleneras, tanto en tierra como bajo el agua y, quería encontrarlas, para lo que se puso el sombrero de historiadora arqueóloga, y organizó una expedición a Labrador con una beca de la Real Sociedad Geográfica Canadiense. En ese año de 1977 encontró restos concretos de las bases balleneras vascas. Fue realmente un momento extraordinario que confirmaba el éxito de su trabajo de investigación en Europa. Y, al año siguiente, ofreció la ubicación de tres barcos, galeones vascos del siglo XVI, hundidos en dos puertos específicos de Labrador, a buzos del servicio de parques de Canadá y, juntos, historiadora y buzos, encontraron dos



galeones en aquel verano del 78. Y es así como en 1980, Selma fue la primera mujer en la historia de la Real Sociedad Geográfica Canadiense en recibir su medalla de oro por ser y cito *“una geógrafa, exploradora e historiadora de importancia global”*. Mientras que en 1981 recibió la Orden de Canadá *“por haber hecho una de las más brillantes contribuciones, en años recientes, a la historia de esta nación”*. Y, en 2013 uno de aquellos puertos balleneros descubiertos por ella, el actual Red Bay, fue declarado Patrimonio de la humanidad por la Unesco.

—¿Cómo te gustaría a ti, y cómo le gustaría a ella, que se recuerde a Selma Huxley?— Selma era una persona eminentemente humana, y elegantemente sencilla. No tenía aires de diva, ni muchísimo menos, tenía unos valores muy correctos y trabajaba por la simple curiosidad y el interés intelectual que tenía por este campo de la historia, al igual que se había dedicado antes al estudio del ruso o como bibliotecaria del Instituto Ártico de Norteamérica. Tenía preocupaciones intelectuales y, además, era fan de llegar al fondo de las cuestiones, probablemente como resultado de su infancia y del ambiente familiar.

Gracias a ciertas entidades y personas, el Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa puso, hace un par de años, a su Sala de investigadores su nombre, lo cual le daría, yo creo, un enorme placer, porque ese archivo fue uno de los más importantes en los que investigó y está ubicado en el pueblo de Oñate, en el que residió 20 años, precisamente para trabajar en él. Fue la primera en usarlo de una manera sistemática.

Es una forma de agradecer y reconocer el trabajo de una persona. De que su nombre perdure hacia el futuro. Y la idea de esta exposición también le haría feliz, ya que fue Cónsul Honoraria de Bilbao, donde tenía muy buenos amigos, dando a conocer el buen nombre de la ciudad fuera de Euskadi, y por eso es muy adecuado que este museo marítimo que fue creado en parte por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación que la nombró Cónsul Honoraria, ahora organice esta exposición en su memoria y que ojalá haga que su nombre sea recordado en el futuro.

[Ir a exposiciones temporales](#)

HISTORIAS DE MAR. Sección con artículos de temática marítima o entrevistas de personas relacionadas con el mar

LA CLASE “GALEA”

Carlos Pueyo

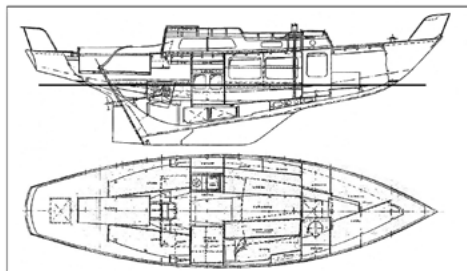
La Ría de Bilbao se ganó por mérito propio, un puesto destacado a nivel mundial entre aquellos lugares que se dedicaron durante siglos a la construcción naval. De hecho, de los astilleros de sus márgenes han salido barcos de todo tipo y tamaño para armadores del mundo entero. Cabe destacar entre otros muchos nombres, los de astilleros de primera línea como **Euskalduna, Celaya, Ruiz de Velasco, Murueta, Astilleros del Nervión, La Naval** o **Zamakona**, algunos de ellos todavía siguen produciendo barcos muy especializados y con gran demanda por parte de los armado-

res internacionales para renovar sus flotas con buques de última generación.

Pero la historia de hoy se centra en un astillero más modesto que estuvo dedicado a la construcción de embarcaciones deportivas y de recreo de una forma tradicional como es la carpintería de ribera, y no podía ser otro que **ASTILLEROS UDONDO S.A.** de **Axpe** en **Erandio**, en la margen derecha y enfrente de la grada de **La Naval**. Hoy en día este espacio ha sido ocupado por un polígono de naves industriales dedicado a otros fines.

Gracias a una gran dosis de oficio y buen hacer de sus carpinteros, este astillero cobró gran fama entre los patrones privados que querían una embarcación marinera y de calidad, bien para el recreo, pesca o la navegación deportiva a vela. El **Abra de Bilbao** ya era punto de referencia desde las primeras décadas del siglo pasado por las regatas de balandros en sus aguas, en las que participaban las mejores tripulaciones del Cantábrico, extranjeras y el propio **Alfonso XIII**. A mediados de los años 60 un grupo de aficionados locales a la vela deportiva encargó al astillero **UDONDO** la construcción de una primera

serie de 9 veleros gemelos, que sería conocida como la “clase galea” o también “la saga de los galea”. Se trataba de un crucero a vela con aparejo “MARCONI” de 9,93 m. de eslora y diseñado por el ingeniero naval bilbaino **J.M. Alonso Allende** (campeón del mundo en la clase **SNIFE** en 1957 celebrado en **Cascáis**), un diseño muy al estilo inglés de la época, casco de madera con tracas a tope, quilla corrida y popa de espejo, el palo de aluminio. Motor **VOLVO PENTA** de 15 hp.



Los nueve primeros “Galea” fueron por orden de matrícula: el **CARMEN - LAR IV - GOTAMAR - ZUL - MIZAR - LUKAS II - CANTAREPE - MARIA GABELA** y **PALOMA VI**.

Cada patrón tuvo la oportunidad de diseñar el interior de “su galea” según sus preferencias o necesidades, así que al final no había dos galeas iguales.

La botadura se produjo en agosto de 1.965.



1965, Botadura del galea **LUKAS II** en el astillero **UDONDO S.A.**

Durante una década aproximadamente, estos veleros formaron la mayor parte de la flota de vela deportiva en el **Abra**. Se disputaban durante el verano un gran número de regatas, con trofeos muy reconocidos como el **Trofeo Eskarra**, **Trofeo Real de Asua**, la **Copa Gitana** o el trofeo de regatas a vela más antiguo del estado, la **Copa Castro**.



Durante aquellos años gloriosos para la vela vizcaína, hubo gran rivalidad entre los galeas del **Sporting Club** y los del **Club Marítimo Abra**, pero también mucha deportividad o “fair play” entre sus patrones.

Además de la **clase galea**, también participaban otras embarcaciones con algunos años más en sus quillas como fueron los **ABRA**, el inal-

canzable **ARTAKO** de **Lekeitio** o el elegante **DISPARATE** entre otros. Las regatas eran muy disputadas, con unas salidas espectaculares y muy apuradas, como se puede ver en la siguiente foto.



Los tiempos que corrían eran bastante diferentes a los actuales, y el mantenimiento de las embarcaciones solía hacerse por parte de los patrones y sus tripulaciones.



En la imagen el **LUKAS II** carenando en **Arriluze** debajo de la **grúa Titán**. Se aprovechaban las mareas para varar el barco y dejar la “obra viva” lista para la siguiente regata, limpia de cualquier especie marina adherida al casco y que cuya única aportación era la de frenar el cas-

co, así no se ganan regatas... Cabe destacar la participación del **MIZAR** en una de las regatas de más solera en Inglaterra, la **Channel Race** de 1968, ¡y además ganando en su clase! Su patrón **Juan Olabarri de la Sota** olímpico en **Tokio 64** y medalla de oro en la clase **Finn** de los **Juegos del Mediterráneo** de 1964.



El **MIZAR** preparándose para la salida de una regata en el **Abra**.

Hoy en día todavía sigue navegando alguno de los supervivientes de esta “saga” que marcó una época, incluso se recibieron noticias de que alguno de ellos había llegado hasta la costa este de los **EE.UU.** Una época inolvidable para los que tuvimos la suerte de participar a bordo de estos increíbles veleros... ■

ITSas MUSEUM BILBAO



¡Date de alta en la **Comunidad Itsasmuseum**
y suscríbete a nuestra newsletter!

www.itsasmuseum.eus

HORARIO

De martes a domingo

11:00 - 19:00

¡SÍGUENOS EN REDES!



ITSasmuseum BILBAO

PLANES EN ITSASMUSEUM

Visitas guiadas para familias de martes a domingo (menores a partir de 12 años)

De 12:00 a 13:00 y de 17:00 a 18:00 (euskara, castellano, inglés)

Talleres infantiles marítimos (4-11 años)

Sábados (en inglés) y domingos (en euskera y castellano), de 12:00 a 13:30. Excepto agosto.

Bilbao 1803 Escape Room

(A partir de 16 años)

Viernes, sábados y domingos, 17:00