



EXPOSICIÓN

La anunciada exposición del Centenario del Funicular del Monte Igeldo abrió sus puertas el pasado 22 de agosto, donde además de Filatelia se expusieron varias vitrinas con tarjetas postales antiguas de Igeldo y del funicular, así como otras del monte Ulia, del trasbordador y del tranvía, siendo vistas todas ellas con curiosidad y comentarios sobre los cambios que han sufrido los paisajes y la desaparición de algunos edificios.

Llamaba la atención de los visitantes que todas las colecciones –ocho- versaran sobre los ferrocarriles, donde se incluían los tranvías, los funiculares, teleféricos y los diversos medios de transporte que circulan por la ciudad. También se expuso una colección de marcas del tranvía de Bilbao.

Se editó un boletín con diversos trabajos relacionados con los funiculares del país vasco, guipuzcoanos y vizcaínos, así como unos cuantos de todo el mundo, más un interesante trabajo sobre el correo y los FF.CC. Vascos del siglo XIX, y unos recuerdos sobre el parque y el funicular y del matasellos inexistente.

Se utilizaron dos sellos TU SELLO, ambos ilustrados con vagones del funicular: uno con un antiguo vagón, según una vieja postal, y otro con una vista actual. Hubo un matasellos acorde con el tema de la exposición que se ilustró con un viejo vagón, igual que el sobre que se preparó para la exposición.



La exposición permaneció abierta hasta el día 25, fecha del Centenario. Y ese mismo día se celebró una comida de hermandad en la sociedad popular antiguotarra Sansustene, a la que asistieron socios y amigos filatélicos venidos de fuera.

El matasellos especial de la exposición se envió a todos los socios por medio de una “tarjeta del correo”, en la que se recuerda que a partir del 17 de septiembre las reuniones dominicales tendrán lugar en el Callejón de San Bartolomé, así como el horario. Unos cuantos socios nos han escrito agradeciendo sobremanera el envío del matasellos del funicular, lamentando no haber podido acudir a ver la exposición.

Todavía quedan algunos sellos y sobres conmemorativos de la exposición, quién esté interesado puede ponerse en contacto con algún miembro de la Junta Directiva o solicitarlo por correo electrónico en la dirección:

asociacionfilatelica@gmail.com

Invitamos a los socios que todavía no han estado, que se pasen a conocer el local social en el callejón de San Bartolomé, en el nº 3, donde encontrarán a su disposición todas las revistas abonadas, libros, boletines y folletos de exposiciones nuestras y ajenas, donde se pueden leer toda clase de artículos variados, y los catálogos recientes de filatelia y numismática.

Los horarios de permanencia en el local los domingos son de 10:00 a 13:00 horas, como ya se anunció por medio de la circular y también de una tarjeta con el matasellos especial conmemorativo del Centenario del Funicular del Monte Igueldo. Os esperamos.

Los abonados a las novedades tienen el mismo horario para recoger los nuevos sellos.



VOLVEMOS A EXPONER EN CORREOS

A partir del 10 de diciembre próximo la Asociación, como lo hizo anteriormente, montará diez vitrinas con temas relativos a la Navidad de acuerdo con las fechas Pascuales, y permanecerán expuestas hasta el 10 de enero de 2013.

Son tres colecciones donde se pueden ver otras tantas maneras de entender la Filatelia.

Naturalmente el horario será el de los servicios postales y estará montada en el vestíbulo de la oficina principal, en la calle Urdaneta.

Esperamos vuestra visita.

DONACIÓN

El coleccionista bilbaíno Benedicto Muro nos ha donado una serie de boletines-revistas italianas, dedicadas monográfica y únicamente a los franqueos mecánicos.

Pero no solamente de Italia, además de los “rossos”, encontramos también mecánicos de todo el mundo, hay estudios de algunas marcas y de firmas y la reproducción de todas ellas, de las que algunas presentan ilustraciones que entusiasmarían a los temáticos para incorporarlas a sus colecciones.

Recordamos a los socios interesados en la temática, o simplemente en el estudio de los franqueos mecánicos, que están a su disposición para poder consultarlos en nuestro local.

Tenemos que agradecer al amigo Benedicto este regalo que nos hace conocer un nuevo material que existe y desconocíamos y que no debemos desesperar de conseguirlos, y mientras tanto, y a la espera de llegar a poseerlos, ¡muchas gracias!, “Bene”.



GANANDO ESPACIOS

LOS DERECHOS DEL HOMBRE Y DE LA MUJER



J. A. López

A veces nos parece que no tenemos nada filatélico para poder hablar de un tema determinado por no poder ver claro algo relacionado que nos acerque al asunto que nos interesa. O quizá sea que teniendo material suficiente no sepamos aprovechar algo que lo tenemos tan cercano o lo consideremos poco importante para llenar un hueco; o puede que nos sirva para recalcar un detalle que deje claro o nos valga como un ejemplo más de lo que estamos tratando en algún tema.

Estas consideraciones son válidas en general en cualquier temática, ya que en ocasiones hay un sello con diferentes ilustraciones y en una de ellas, quizá en una esquina del sello, encontramos el motivo que nos lleva a dar una salida más a nuestra historia: tenemos que aprovecharlo. Y también en los matasellos especiales podemos hallar ese camino temático, aunque en un principio no lo veamos.

Tenemos un matasellos muy especial por lo que nos recuerda y por la mucha historia que encierra. Se utilizó en Llodio-Laudio, Araba, en 1999 y sirvió para conmemorar los cuatrocientos años de la Cofradía del Señor San Roque- Jaun Done Errokaren Anaidiaren, y para ello escogieron un jarro para vino del siglo XVI y una hogaza de pan para ilustrarlo.

Hace más de cuatro siglos de la creación de la Cofradía del Señor San Roque, fundada como agradecimiento al Santo que los salvó de la epidemia de peste que asoló el pueblo en aquel malhadado año de 1598. Sus estatutos obligaban a los cofrades a la atención a los enfermos, asistir a las honras fúnebres de los hermanos cofrades y a su enterramiento.

Desde su creación la Cofradía celebra una vez al año una asamblea para sus 400 afiliados, rematándola con una comida de hermandad en el pórtico de la iglesia de San Pedro de Lamuza, a la que acuden los cofrades.

En principio esta es la historia que nos cuenta este matasellos especial conmemorativo en su leyenda y su ilustración: esto es lo que representa este cuño, y no parece que tenga más que decirnos; pero en él vemos el trasfondo de otra historia. Una historia reciente que ha dado un gran giro a la cofradía. No sé si en los documentos donde se anotaron los acuerdos de constitución de la Cofradía se especifica algo sobre su composición, sobre los cofrades. Pero cuando se habla de “hermanos” pensamos que hablaban de varones: no creo que incluyeran a las mujeres, entonces relegadas a los pucheros. Prueba de ello era que, después de 400 años de su existencia, la celebración de la comida era exclusivamente para los hombres: no se permitía la participación de las mujeres.

Desde hace unos años se comenzó a cuestionar la prohibición de participar las mujeres en alardes, tamboradas y otras celebraciones, no solo como abanderadas o cantineras. Y lo mismo se suscitó a su posible entrada en las sociedades populares, gastronómicas, etc., que siempre han sido un coto privado de los hombres, sobre todo en el País Vasco, según tradición. Pero poco a poco, demasiado lentamente, va cambiando la mentalidad y reconociendo el derecho de las mujeres a participar en tantos eventos que antes tenían vedados, en las mismas condiciones que los varones.

Y por lo que respecta a la Cofradía del Señor San Roque ahora ya es el símbolo de la igualdad de sexos, pero no fue fácil, ya que, como otras sociedades, era excluyente y machista -seguramente sin proponérselo, pero así funcionaba-, hasta que llegó 2010 y la primera mujer tomó parte, ya integrada como cofrade, en el banquete anual. Fue a raíz de una denuncia ante el *ararteko* por parte de un vecino del pueblo, al que le dieron la razón y la Cofradía aceptó el fallo, tras polémicas discusiones de los que propugnaban por los derechos de la mujer y los que deseaban continuar con el “status quo”. Indudablemente ganó la racionalidad. Se siguen ganando espacios. Ejemplos de machismo hay muchos; de integración, pocos.





LA FUERZA DEL TRABAJO

J. A. López

¿Hay algo que no aparezca en los sellos de cada país? Suponemos que sí, y para que falte menos cada vez La Poste francesa emite cientos de sellos anualmente (también otras Administraciones), en las más diversas maneras de presentación, y una de las últimas es la aparición de los sellos autoadhesivos. El sistema es lo de menos, y lo de más es la cantidad. En las series que aparecen en hojitas, en los autoadhesivos o en lo que sea, puede aparecer algún sello que quizá aprovechemos en alguna temática en las que “arreguntemos” todo tipo de material que, por el motivo o la ilustración, sean idóneos a nuestros intereses coleccionistas.

Tenemos un sello, que aparece en un carnet, que presenta la serie Fiestas y Tradiciones de Nuestras Regiones (francesas, por supuesto, y que nos atañen en parte), y es en el de Aquitania donde aparece ese sello curioso que nos gusta, y en el que se indica LA FORCE BASQUE, si bien por las diminutas dimensiones de su superficie se prolonga la ilustración en el borde de la izquierda para completar

una de las pruebas deportivas espectaculares derivadas de los rudos trabajos rurales. Nunca tan poco papel dio para tanto.

El dibujo es algo así como de tebeo, pero muestra claramente lo que el título pregona: La Fuerza Vasca. En primer término tenemos a un arrijasoltzale con el rostro congestionado y la piedra esférica a la altura de la nuca, lista para pasársela al otro hombro y soltarla, y en segundo término a un tronizador, atrayendo hacia sí la sierra, y a su compañero, fuera del sello, en el borde, empujando. En un tercer término podemos ver a un aiztkolari, hacha en alto atacando kanaerdikos, junto con su ayudante. Ya fuera del sello, en el borde, además del segundo tronizador, tenemos a unos jóvenes que tiran de una cuerda, soka-tira. Pero no acaba aquí toda la representación de fuerza; todavía tenemos otro personaje con la modalidad de corte de troncos en horizontal, a “la australiana”, que de vez en cuando se suele ver por estos lares.

Despista un tanto el que en el borde indique “Aquitaine” y que incluya el blasón de la región; región que engloba el Departamento de los Pirineos Atlánticos, y en una franja pegada a los Pirineos y hasta el Adour se hallan el Labourd, la Basse Navarre y Soule, que forman el Pays Basque francés, que es donde generalmente estas “demostraciones de fuerza” tienen lugar y donde tienen su público incondicional, siendo en verano una llamada a los turistas a acudir a conocer estos espectáculos y las costumbres del País, el folklore.

De estas pruebas deportivas que figuran en el sello y en la banda lateral ya los tenemos en sellos y matasellos, excepto el corte de troncos en vertical.

Sellos autoadhesivos, Ivert & Tellier, 566/577 (el 574).

PUENTES PARA FERROCARRIL

VIADUCTOS DE PIEDRA



Ángel González

Escribir sobre los puentes para ferrocarril de una forma completa sería un trabajo complicado y extenso que se escapa a las intenciones de nuestras habituales circulares; es por ello, por lo que en este escrito se presentan unos breves apuntes sobre este tipo de puentes.

El ferrocarril inició su andadura en 1829 en la línea Manchester-Liverpool con la locomotora “Rocket” creada por George Stephenson, en este recorrido de tan solo 48 Km. y debido a la rigidez del trazado ferroviario, fueron necesarios 63 puentes. Este hito marca el inicio del que probablemente sea el periodo más prolífico, exigente e innovador en el desarrollo y construcción de puentes.



En las Islas Británicas, dos ingenieros importantes están unidos al inicio del ferrocarril, el ya mencionado George Stephenson e Isambard Kingdom Brunel, que no sólo diseñaron y construyeron una inmensa variedad de puentes, con materiales, técnicas y tipologías diversas, sino que eran los encargados de la ingeniería de líneas completas.

I. K. Brunel conocido principalmente por ser el creador de la línea de ferrocarril Great Western de Londres a Bristol; además de puentes, también cuenta en su haber la construcción de túneles, estaciones de ferrocarril e incluso barcos de vapor: *Great Western, Great Britain y Great Eastern.*

En España, la primera línea de ferrocarril, Barcelona-Mataró, fue construida en 1848, en ella ya se hizo necesario construir dos puentes para salvar el río Besós y la riera de Argentona, y precisamente fueron de madera; estos puentes fueron destruidos a consecuencia de riadas por lo que fueron sustituidos por otros metálicos más estables.





En general, los primeros puentes para ferrocarril fueron realizados en madera, que ofrecía la ventaja de la rapidez para la construcción, pero su carácter de provisionalidad y poca robustez, la hacían descartable para obras de gran envergadura. Por ello, muy pronto estos puentes de madera fueron sustituyéndose por otros metálicos o de piedra.

El desarrollo del turismo ha hecho que antiguos trenes se hayan convertido en trenes turísticos, manteniendo las antiguas estructuras de puentes de madera. En el sello de Australia el tren, conocido como “*Puffing Billy*”, efectúa su recorrido de 24 Km. a través de las pintorescas colinas Dandenongs entre Belgrave y Gembrook, un recorrido turístico que hace las delicias de los visitantes.



A pesar de todo lo mencionado, podríamos decir que el material de referencia empleado en los puentes de las primeras líneas de ferrocarril era la piedra, dando lugar a un nuevo tipo de puente, el viaducto de gran altura y longitud; ello se debió a que los trazados ferroviarios son más rígidos que los de carretera, porque admiten pendientes máximas muy pequeñas y requieren radios grandes en las curvas.

En Gran Bretaña se construyeron muchos viaductos de piedra, pero los más sobresalientes se construyeron en la Europa continental, debido a las características de su orografía, más abrupta, sobre todo en Francia.



En 1856 se levantó para la línea Paris-Mulhouse el imponente viaducto de Chaumont, de 600 metros de longitud y pilas que con una altura máxima sobre el fondo del valle de hasta 50 metros incorporaban arcos de arriostramiento intermedios. Estos arcos intermedios dejarían de construirse en los viaductos más altos,

realizando la majestuosidad de los viaductos.

La línea de ferrocarril de La Mure fue construida en 1888 para llevar el carbón de Plateau Matheysen a Grenoble. En su recorrido de 30 Km. atraviesa varios viaductos, entre ellos el de Rabin de Vaulx, formado por 9 arcos y



con una longitud de 170 metros. Hoy este antiguo tren minero ha sido reconvertido en turístico y conocido como “la línea de ferrocarril más bella de los Alpes”.



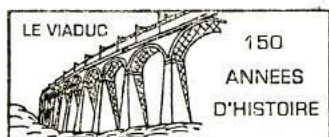
En mayo de 1870 se inauguró la línea Langeac-Villefort Alais, tiene 16 viaductos, destacando el de Chapeauroux, de 433 metros de longitud y 17 de altura, está

formado por 28 arcos.

El viaducto de Morez en la línea ferroviaria de Andelot La Cluse, localizado en la región montañosa al sur de Jura.



Viaducto de Barentin en la línea Rouen-Havre, construido entre 1844 y 1847 por el ingeniero Joseph Locke, quien también intervino junto a Robert Stephenson en la línea Manchester-Liverpool. El viaducto de 27 arcos atraviesa el valle Austreberthe, construido en ladrillo tiene 480 m. de largo y 33 m. de altura.



BARENTIN 4-2-97

El 9 de enero de 1846, el viaducto se derrumbó cuando estaba casi terminado, creando una gran controversia, ya que la causa del derrumbe nunca fue determinada, existiendo varias teorías. Fue reconstruido rápidamente en seis meses, para su construcción se emplearon dieciséis millones de ladrillos.

El viaducto que desde 1860 domina la localidad de Morlaix alcanzó los 62 metros de altura con un solo nivel de arriostramiento, sus arcos tienen 15,5 m. de luz, está construido completamente de granito y forma parte de la línea ferroviaria París-Brest.



En Alemania también se extendieron las líneas de ferrocarril, necesitando la construcción de viaductos, entre los que encontramos el de Bietigheim sobre el valle Enz cerca de la desembocadura del río Neckar, construido entre 1851-53 por el arquitecto Karl Etzel, está situado en la línea de Bruchsal-Ulm, es un viaducto de 262 m de largo con 18 arcos de una luz de 13 metros.





El viaducto de Göltzschtal, que cruza el Goltz en la línea de Regensburg-Leipzig, es el puente de fábrica más grande jamás construido. Uno de los principales desafíos era superar el valle del Göltzsch, el diseñador escogió el ladrillo -por entonces algo extraordinario- como el material de construcción principal porque en la región había mucha arcilla disponible, así que podría obtenerse rápidamente. Sólo en un

punto que debía soportar una tensión especialmente fuerte se empleó granito. Erigido entre 1846 y 1851, tiene 579 m de longitud y 85 m en su punto más alto, con cuatro niveles de bóvedas. Tiene 81 arcos dispuestos hasta en 4 niveles superpuestos. Cuando fue acabado, era también el puente ferroviario más alto del mundo. Actualmente es parte de la línea de alta velocidad de Dresden-Plauen, cerca de la estación Netzschkau.



El viaducto Elster situado en la línea de Werdau Reichenbach a Plauen. La primera piedra fue colocada el 7 de noviembre de 1846, y su construcción duró hasta 1851, se utilizaron 12 millones de ladrillos. En contraste con el viaducto Göltzschtal, el de Elster fue construido con arcos en sólo dos niveles. Las bases de los pilares y la cubierta fueron construidos de losas de granito.

En los últimos días de la Segunda Guerra Mundial, el 16 de abril de 1945, el puente fue destruido por la voladura del pilar central. Los pasajeros, entonces, tenían que abandonar el tren en la estación de Jocketa y cruzar a pie el río Elster. En 1946, un puente provisional de acero restauró el tráfico continuo, hasta que el 30 de octubre de 1950, el puente fue reconstruido en su forma original.



Para financiar en parte su reconstrucción, en 1945 durante la ocupación soviética en la ciudad de Plauen, se emitieron sellos locales con sobretasa, los aquí presentados.



Suiza, país montañoso por excelencia tuvo que realizar un gran desafío para superar su orografía, buenas dosis de ingenio fueron necesarias para construir sus vías de comunicación ferroviarias. Grandes viaductos lograron salvar estos obstáculos, entre ellos el viaducto de Landwasser sobre el río del mismo nombre, cerca de Filisur, en la línea ferroviaria de vía estrecha de La Albula. Las gargantas de

Landwasser formaban parte de los escollos más difíciles de superar, por lo que se decidió cruzar el estrecho valle con un viaducto. Este viaducto de piedra caliza oscura, además de su gran altura, tiene una curva en planta muy pronunciada; está formado por cinco arcos con una longitud de 136 metros y altura de 65 metros, inaugurado en 1903. El ingeniero encargado del proyecto fue el alemán Friedrich C. S. von Hennings. La construcción fue encomendada a la empresa Müller & Zeerleder.



Lötschberg-Simplon.

La ruta de Lucerna a Milán a través del paso de Saint Gothard transcurre entre largos túneles y espectaculares viaductos, uno de los más conocidos es el viaducto que atraviesa el desfiladero de Saint Gothard.



La línea de ferrocarril Berna-Lötschberg-Simplon, construida entre 1906 y 1913, constituye una verdadera línea de montaña, con grandes pendientes y trazado muy sinuoso, con curvas cuyos radios descienden hasta los 280 metros.

En el enterro postal podemos ver el viaducto en el valle del río Kander en Frutigen, en la línea ferroviaria Lötschberg-Simplon, Terminado en 1923, consta de 11 arcos con una longitud total de 274 metros y una altura de 28 metros.

El incremento del tráfico ha hecho necesario mejorar las líneas ferroviarias de estos dos importantes ejes por lo que en la actualidad se han construido dos nuevas líneas para integrar la red ferroviaria suiza en el sistema europeo de alta velocidad.



La vía férrea Viena-Trieste se construyó entre 1848 y 1856 siendo el primer ferrocarril de montaña en Europa. A través de sus 14 túneles, 16 viaductos, 100 puentes de piedra y 11 de acero se buscó la integración de tecnología y naturaleza: tiene un gran atractivo turístico por los

paisajes y lugares que recorre. Desde 1998 es Patrimonio de la Humanidad.



El ferrocarril de Wiener Neustadt a Ödenburg (Sopron) fue inaugurado el 20 de agosto de 1847. Fue el segundo ferrocarril en territorio húngaro y el primero conectado a la red ferroviaria de Austria. Este impresionante viaducto con una longitud de 250 metros se extiende por el valle Wulka y es un monumento técnico-histórico de importancia nacional.

La ruta en sí es de 31,9 kilómetros de longitud, la mayor parte de la cual se encuentra en la provincia de Burgenland. El sello muestra, además del viaducto, la locomotora "Licaón".

Viaducto de Sainte-Devote sobre el valle Gaumateses en Mónaco. Desde 1868 a 1964 soportó el tráfico de ferrocarril de la línea París-Vintimille. Posteriormente fue adaptado para la circulación de automóviles, haciendo que el ferrocarril fuese subterráneo.



También en España, en la segunda mitad del siglo XIX se construyeron interesantes viaductos que en su mayoría siguen hoy en servicio. Como ejemplo tenemos el viaducto de Termopilas en el desfiladero de Pancorbo en la provincia de Burgos, construido en 1862 forma parte de la línea ferroviaria Madrid-Irún.

FELICES FIESTAS DE NAVIDAD

Y

PRÓSPERO AÑO NUEVO



LAS ARMAS BLANCAS EN LA FILATELIA:

LAS ARMAS COMO MEDIDAS DE LONGITUD

Fernando Raguán Goñi

(Primera parte)

- Barreto F. en *Relacam Diaria do sitio do Recife* (1654) narra:
“...dous Capitães de infantaria & 300 homés pretos começar hú approxe & alojarse a tiro de menos de espingarda do Forte do Rego...que distaua do Forte do inimigo pouco mais de tiro de peça...entrou de guarda o Maestre de Campo Andre Vidal & somos chegando có nossos approxes a tiro de pistola do fosso...cercamos aquella noite o dito Forte a tiro de espingarda de seus parapetos...”.
Traducción: “...dos capitanes de infantería y 300 hombres dispuestos a comenzar un aproche y alojarse a tiro de menos de espingarda del Fuerte de Rego...que distaba del Fuerte enemigo poco más de tiro de pieza (de cañón)...entró de guardia el Maestre de Campo Andre Vidal y fuimos llegando con nuestros aproches a tiro de pistola del foso...cercamos aquella noche dicho Fuerte a tiro de espingarda de sus parapetos...”.
- A. Bulifon en *Journal du Voyage d'Italie de Philippe V* (p. 314) es testigo presencial de la batalla de Luzzara, librada el 16 de agosto de 1702:
“...fort proche de l'armée, ils étoient à la portée du mousquet...” (“...muy cerca del ejército enemigo, estaban al alcance de un mosquete...”).



- R. Colomiez en *Continuation de Relation...*(1621) narra el asedio de La Rochelle (p. 71):
“Nos gens & les enemis n'estoient pas la longueur d'une picque les uns des autres” (“Nuestras gentes y los enemigos no estaban más que a la largura de una pica los unos de los otros”).
- B. Contarini en *Relazione dell combattimento sotto scio con l'Armata Turqua l'anno 1694* (1699) comenta un combate naval contra los turcos (p. 20):

“L’una e l’altra navi con l’avvicinamento *di meno di un tiro di moscheto...*” (“La una y la otra naves con la cercanía de *menos de un tiro de mosquete...*”).

- Cruz Mundet J.R. en *El mal que al presente corre Gipuzkoa y la peste (1597-1600)* relata el tratamiento de la peste en San Sebastián el año 1597 (p. 52):
 “...que la ropa de los tales se queme y que las puertas se cierren; y que hauiendo en aquel ospital algunos conualecientes los saquen a otra casa *un tiro de arcabuz...*”.



“...y que tenga a los enemigos *a un tiro de vallesta* y aya de imbiar por los remedios a ochenta leguas”.

Termina Cruz Mundet (p. 123) con los astilleros de Lezo:

“Fontarabie n’est éloignée de France, c’est-à-dire *de la portée d’un mousquet*” (“Fuenterrabia no está alejada de Francia, es decir *al alcance de un mosquete*”).

- Egaña I. en *Mil Noticias Insólitas del País de los Vascos* (nº 201, p. 54) dice:
 “Según el Fuero General de Navarra, las torres de los castillos del reino no debían tener *más altura que la que un hombre pudiese alcanzar con lanza*, sentado éste sobre caballo ensillado”.



“Para las medidas que superaban los centenares de metros, lo más común es que se hicieran los cálculos en tiros de ballesta, cuya medida no era uniforme ni mucho menos. Así, Martín de Pagoaga decía que de la casa de Unçqueta a la heredad de Marquiegui ay *un tiro de buena ballesta*, más o menos, tirando por



la cuesta abaxo, y Pedro de Olaechea, residente en Otaola, calculaba que esta casería *es a quatro tiros de ballesta* de la villa de Eibar, mientras el concejo estimaba que la casa de Unçqueta está cerca de la villa de Heibar, *a tres o quatro tiros de vallesta* poco más o menos...la ermita de San Lorente de Otaola estaba enclavada en término de la Merindad de Durango, aunque *a un tiro de vallesta* de la probinçia de Guipuscoa”.

- Erenchun Onzalo J. en su monografía de *Arrona, Aizarna, Oiquina, Aizarnazabal, Iraeta y San Miguel de Artadi* (p. 24) ofrece las “Ordenanzas de la Cofradía de Santa Engracia” de Azkoitia, del 15 de Julio de 1604:

“4ª. Que los cofrades no jueguen a naipes ni delante de la ermita ni a distancia *de un tiro de ballesta*”.
- A. Exquelenin en *Piratas de America y luz à la defensa de las costas de Indias Occidentales* (1681) narra los combates de los españoles con varios piratas caribeños, hacia el año 1670:

“...llegaron cerca de los piratas, *casi a tiro de mosquete*...”.
- Fonseca en *Jvsta Expvlsion de los Moriscos de España* (1612) expone:

(p. 304) “Passaronse los contrarios de la otra parte de vn barranco *que estaua a tiro de mosquete*, a vista de los quales enarbolaron los nuestros la Cruz Santissima”.

(Continuará)

kutxa gizarte ekintza
obra social

