

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA  
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

VASCOS  
EN LOS MARES DEL MUNDO  
SIGLOS XIV - XVI  
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKALDUNAK  
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR  
XIV - XVI. MENDEAK  
ITSASOKO HISTORIA

ARGITALETXEA / EDITA: © ETOR-OSTOA S.L. Lasarte-Oria

ARGITALPENAREN ZUZENDARITZA / DIRECCIÓN EDITORIAL  
Enrique Ayerbe Etxebarria

EGILEA / AUTOR  
José Ignacio Telletxea Idigoras

TESTU ETA IRUDIEN JATORRIA / PROCEDENCIA DE TEXTOS E ILUSTRACIONES  
Fondo editorial OSTOA, S.A.  
«ITSASOA. El mar de Euskalerra. La naturaleza, el hombre y su historia»

MAKETAZIOA ETA DISEINU GRAFIKOA / MAQUETACIÓN Y DISEÑO GRÁFICO  
Begoña Goikoetxea Amonarraiz  
José León Huarte Ros

IRUDIEN TRATAMENDUA / TRATAMIENTO DE IMÁGENES  
Pedro Tapias Anabitarte

INPRIMAKETA ETA KOADERNAKETA / IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN  
GRAFO S.A. Basauri

ISBN: 978-84-96288-81-2  
Lege gordailua / Dep. Legal: BI-2572-09

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA  
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

VASCOS  
EN LOS MARES DEL MUNDO  
SIGLOS XIV - XVI  
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKALDUNAK  
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR  
XIV - XVI. MENDEAK  
ITSASOKO HISTORIA

José Ignacio Telletxea

# ÍNDICE - AURKIBIDEA

## VASCOS EN LOS MARES DEL MUNDO SIGLOS XIV - XVI

## EUSKALDUNAK MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR XIV - XVI. MENDEAK

### UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR

<b>HISTORIA DE UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR</b>	11
ELMAR «FACTOR DECISIVO» .....	11
UNA LARGA HISTORIA DE MARINOS .....	12
La hora del Atlántico .....	12
El espíritu marinero .....	13
<i>¿Es aventurero el marino vasco?</i> .....	13
<i>La nostalgia del marino</i> .....	14
TAMBIÉN LOS PUERTOS TIENEN HISTORIA .....	15
Vida y muerte de los puertos .....	15
HISTORIA DE BARCOS Y ASTILLEROS .....	16
HISTORIA DE USOS Y COSTUMBRES, ORDENANZAS Y LEYES .....	17
<i>Cofradías de mareantes</i> .....	17
HISTORIAS NO CONTADAS .....	18
El mariñel y el arrantzale .....	18
<i>Dos caminos</i> .....	18

### HISTORIAS DE LA MAR

<b>HISTORIAS EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS</b>	35
EN LA FACHADA ATLÁNTICA .....	35
Bilbao - Brujas .....	35
<i>La «Casa de Vizcaya» en Brujas</i> .....	36
<i>Una larga batalla</i> .....	38
Una historia de discordias y acuerdos .....	39
<i>Guerras y paces, treguas y represalias</i> .....	39
«Anónimos» con nombre y apellido .....	40
Los navarros .....	41
EN EL MEDITERRÁNEO .....	
Hacia el Sur y Levante. Comercio y guerra .....	56
<i>Servicios a la corona</i> .....	56
<i>Continuos sobresaltos</i> .....	57
<i>Actividades maríneas de Bizkaia</i> .....	57

### ITSASERTZEKO HERRI BAT

<b>ITSASERTZEKO HERRI BATEN HISTORIA</b>	11
ITSASOA «ERAGILE ERABAKIGARRIA» .....	11
MARINELEN HISTORIALUZE BAT .....	12
Atlantikoaren garaia .....	12
Itsasgizonen espiritua .....	13
<i>Abenturazalea al da itsasgizona?</i> .....	13
<i>Itsasgizonaren mira</i> .....	14
PORTUEK ERE BADITUZTE HISTORIAK .....	15
Portuen bizitza eta heriotza .....	15
ITSASONTZIEN ETA ONTZIOLEN HISTORIA .....	16
USADIO ETA OHITUREN, ORDENANTZA ETA LEGEEN HISTORIA .....	17
Nabigatzaileen kofradiak .....	17
KONTATU GABEKO HISTORIAK .....	18
Marinela eta arrantzalea .....	18
<i>Bi bide</i> .....	18

### ITSASOKO HISTORIAK

<b>ITSAS EREMUKO HISTORIAK</b>	35
ATLANTIKO AURREZ ARRE .....	35
Bilbo - Brujas .....	35
<i>«Bizkaiko Etxea» Brujas-en</i> .....	36
<i>Gudu luze bat</i> .....	38
Historiak aurrera jarraitu zuen desadostasun eta hitzarmenekin .....	39
<i>Gerra eta bakea, tregoa eta errepresaliak</i> .....	39
«Arruntak» izen eta abizenez .....	40
Nafarrak .....	41
MEDITERRANEOAN .....	56
Hegoaldera eta Levante aldera .....	56
<i>Koroaren zerbitzura</i> .....	56
<i>Etengabeko izu-ikaraz</i> .....	57
<i>Bizkaiko itsas jarduerak</i> .....	57



EN EL ATLÁNTICO NORTE .....	72
Terranova. El bacalao y la ballena .....	72
¿Descubrimiento? .....	73
<i>Hacia el norte, el bacalao</i> .....	73
LA CAZA DE LA BALLENA EN EL GOLFO DE BIZKAIA .....	76
La industria ballenera .....	76
<i>Ballenas en la costa</i> .....	76
<i>La caza de la ballena</i> .....	77
<i>Embarcaciones y técnica</i> .....	77
<i>Avistamientos y pertrechos</i> .....	78
Representaciones de botes balleneros .....	79
<b>SIGLO XV</b> .....	87
POLÍTICA Y LA ACTIVIDAD NAVAL DE LOS REYES CATÓLICOS .....	87
<i>No sólo «amigable contratación»</i> .....	88
<i>Aprestar naves para la guerra</i> .....	88
Proteccionismo en la Europa Atlántica .....	89
<i>Sobre impuestos</i> .....	90
La presencia en el Mediterráneo .....	90
<b>AMÉRICA</b> .....	99
VASCOS EN LA GESTA DE COLÓN .....	99
El primer viaje .....	99
<i>Vizcaínos en la tripulación</i> .....	99
<i>Guipuzcoanos en la tripulación</i> .....	100
El segundo viaje .....	100
<i>La Armada de Iñigo de Artieta</i> .....	100
<i>La flota de Arbolancha</i> .....	101
<i>Cambio de destino</i> .....	101
<i>Vizcaínos en el segundo viaje</i> .....	101
El tercer y cuarto viaje (1498 y 1502) .....	102
<i>Tercer viaje</i> .....	102
<i>Cuarto viaje</i> .....	102
Marineros, aventureros y gente emprendedora .....	102
<b>SIGLO XVI</b> .....	119
POLÍTICA Y ACTIVIDAD NAVAL DE LOS AUSTRIA .....	119
Una fastuosa Armada de bodas (1496) .....	119
<i>De nuevo Juan de Arbolancha</i> .....	119
<i>Pertrechos</i> .....	119
<i>Séquito</i> .....	120
<i>La partida y el retorno</i> .....	120
Año 1500. Algunos documentos y el Colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz .....	121
<i>Medidas proteccionistas</i> .....	121
<i>Noticias de 1508</i> .....	121
<i>Noticias de 1509</i> .....	122
Colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz .....	122
El Consulado de Bilbao (1511) .....	123
La Casa de Contratación .....	123
Segunda década del siglo XVI .....	124

IPAR ATLANTIKOAN .....	72
Ternuara. Bakailaoa eta balea .....	72
<i>Aurkikuntza?</i> .....	73
<i>Iparaldera, bakailaoa</i> .....	73
BALEAREN EHIZA BIZKAIKO GOLKOAN .....	76
Balea-industria .....	76
<i>Baleak kostaldean</i> .....	76
<i>Balearen ehiza</i> .....	77
<i>Ontziak eta teknika</i> .....	77
<i>Begizatzeak eta trepetxuak</i> .....	78
Baleontzien irudiak .....	79
<b>XV. MENDEA</b> .....	87
ERREGE KATOLIKOEN POLÍTICA ETA ONTZIGINTZA .....	87
<i>Dena ez zen «kontratze adiskidetsua»</i> .....	88
<i>Gerrarako itsasontziak prestatzea</i> .....	88
Proteccionismoa Europa Atlantikoan .....	89
<i>Zerga kontuak</i> .....	89
Mediterraneoko presentzia .....	90
<b>AMERIKA</b> .....	99
EUSKALDUNAK KOLONEN AURKIKUNTZA GOGOANGARRIAN .....	99
Lehen bidaia .....	99
<i>Bizkaitarrak tripulazioan</i> .....	99
<i>Gipuzkoarrak tripulazioan</i> .....	100
Bigarren bidaia .....	100
<i>Iñigo de Artietaren Armada</i> .....	100
<i>Arbolantxaren ontzidia</i> .....	101
<i>Norako aldaketa</i> .....	101
<i>Bizkaitarrak bigarren bidaiari</i> .....	101
Hirugarren eta laugarren bidaiak (1498 eta 1502) .....	102
<i>Hirugarren bidaia</i> .....	102
<i>Laugarren bidaia</i> .....	102
Marinelak, abenturazaleak eta jende saiatua .....	102
<b>XVI. MENDEA</b> .....	119
AUSTRIATARREN POLITIKA ETA ONTZIGINTZA .....	119
Ezkontzako Armada arranditsu bat (1496) .....	119
<i>Berriro Juan Arbolantxa</i> .....	119
<i>Hornidurak</i> .....	119
<i>Segizioa</i> .....	120
<i>Irteera eta itzulera</i> .....	120
1500. urtea. Mende aldaketa:	
Bizkaiko pilotuen Elkargoa Cadizen .....	121
<i>Babes neurriak</i> .....	121
<i>1508ko berriak</i> .....	121
<i>1509ko berriak</i> .....	122
Bizkaiko pilotuen Cadizeko Ikastetxea .....	122
Bilboko Kontsulatua (1511) .....	123
Kontratazio Etxea .....	123
XVI. mendeko bigarren hamarkada .....	124

<b>ELCANO</b>	<b>139</b>
ELCANO - MAGALLANES .....	139
Elcano, en la expedición de Magallanes .....	139
<i>Los que partieron</i> .....	140
<i>Los que regresaron</i> .....	140
Vascos con Magallanes .....	140
<i>El calendario de muertes</i> .....	141
La descripción de Pigafetta .....	142
<i>Elcano asume el mando</i> .....	142
<i>Regresaron treinta y uno</i> .....	143
Tras el regreso .....	143
<i>Cumplimiento de promesas</i> <i>y rendición de cuentas. Reconocimientos</i> .....	143
<i>El relato de Elcano</i> .....	144
<i>La malignidad de Pigaffeta</i> .....	145
« <i>Primus circumdedisti me</i> » .....	146
Peticiones de Elcano .....	147
<i>Gesta geográfica y cuestión política</i> .....	148
ELCANO - LOAISA .....	148
Elcano en La expedición de Loaisa .....	148
<i>Elcano amenazado</i> .....	148
<i>Un premio que no se pagó</i> .....	149
Historia de la expedición .....	149
<i>La partida y el estrecho</i> .....	150
<i>En el Pacífico</i> .....	151
<i>El patache perdido</i> .....	151
La muerte de Elcano .....	152
<i>Capitán General de la Armada de Loaisa</i> .....	152
<i>El testamento</i> .....	152
<i>Elcano, capitán general</i> .....	154
<i>Una deuda que nunca se pagó</i> .....	154
TESTAMENTO DE JUAN SEBASTIAN DE ELCANO .....	156
Preámbulo .....	156
Testamento .....	156

<b>URDANETA</b>	<b>185</b>
URDANETANARRA	
LA EXPEDICIÓN DE LOAISA - ELCANO .....	185
<i>La partida</i> .....	185
<i>El paso del estrecho</i> .....	186
Urdaneta narrador .....	188
<i>Del relato de la expedición</i> <i>de Juan de Ladrillero</i> .....	188
LATORNAVUELTA .....	190
El viaje de ida y vuelta México - Filipinas - México de Fray Andrés de Urdaneta .....	190
<i>Un viaje de ida sin retorno</i> .....	190
<i>Elogioso retrato de Urdaneta</i> .....	190
<i>El viaje a las islas del Poniente</i> .....	191

<b>ELKANO</b>	<b>139</b>
ELKANO - MAGALLANES .....	139
Elkano, Magallanesen espedizioan .....	139
<i>Abiatu zirenak</i> .....	140
<i>Itzuli zirenak</i> .....	140
Euskaldunak Magallanesekin .....	140
<i>Hildakoen egutegia</i> .....	141
Pigafetta-ren deskribapena .....	142
<i>Elkanok agintea bere gain hartu zuen</i> .....	142
<i>Hogeita hamaika itzuli ziren</i> .....	143
Itzuli ondoren .....	143
<i>Promesa betetzea,</i> <i>kontu-eskatzeak eta aitorpenak</i> .....	143
<i>Elkanon kontaera</i> .....	144
<i>Pigaffeta-ren maltzurkeria</i> .....	145
« <i>Primus circumdedisti me</i> » .....	146
Elkanon eskariak .....	148
<i>Balentria geografikoa eta auzi politikoa</i> .....	148
ELKANO - LOAISA .....	149
Elkano, Loaisaren espedizioan .....	149
<i>Elkano mehatxaturik</i> .....	149
<i>Ordaindu ez zen saria</i> .....	149
Espedizioaren historia .....	150
<i>Abiatzea eta itsasartea</i> .....	150
<i>Ozeano Barea</i> .....	151
<i>Galdutako patatxa</i> .....	151
Elkanoren heriotza .....	152
<i>Loaisaren itsas armadako kapitain jenerala</i> .....	152
<i>Testamentua</i> .....	152
<i>Elkano, kapitain jenerala</i> .....	154
<i>Inoiz ordaindu ez zen zorra</i> .....	154
JUAN SEBASTIAN ELKANOREN TESTAMENDUA .....	156
Hitzaurrea .....	156
Testamendua .....	156

<b>URDANETA</b>	<b>185</b>
URDANETAREN KONTAKIZUNA	
LOAISA - ELKANOREN ESPEDIZIOA .....	185
<i>Irteera</i> .....	185
<i>Itsasarteko igarobidea</i> .....	186
Urdaneta kontalari .....	188
<i>Juan Ladrilloren</i> <i>espedizioaren kontakizunetik</i> .....	188
ITZULERA .....	190
Anaia Andres Urdanetaren joan-etorria	
Mexiko - Filipinak - Mexiko .....	190
<i>Itzulerarik gabeko bidaia</i> .....	190
<i>Urdanetaren goratarrezko erretratua</i> .....	190
<i>Mendebaldeko uharteetarako bidaia</i> .....	191

El proyecto Urdaneta .....	192
<i>El problema del retorno</i> .....	193
<i>El paso del Ártico</i> .....	194
La proeza del retorno .....	195
CRUZAR ELATLÁNTICO .....	196
Ida y vuelta del General Diego de Alcega (1584-5) ...	196
<i>Otro relato del viaje (1574)</i> .....	197
<i>Un huracán</i> .....	198
<b>CITAS GRÁFICAS. CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTO</b> .....	207

Urdanetaren proiektua .....	192
<i>Itzulerako arazoa</i> .....	193
<i>Artikotik igarotzea</i> .....	194
Itzulerako balentria .....	195
ATLANTIKOA GURUTZATZEA .....	196
Diego Alzegaren joan-etorria (1584-5) .....	196
<i>Bidaiaren beste kontakizuna (1574)</i> .....	197
<i>Haize erauntsia</i> .....	198
<b>AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETA ESKERRAK</b> .....	207

## NOTA EDITORIAL

E

Esta pequeña serie sobre historia del mar recupera trabajos de José Ignacio Tellechea que fueron publicados en la colección *ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia* (1984-89).

Gran parte de los acontecimientos más relevantes de nuestra historia han tenido lugar por los caminos del mar. Hay redes económicas relacionadas con estas actividades y unos usos y ordenaciones de esos espacios que también tienen su historia además de su presente.

Por tanto se potencia la percepción del espacio marítimo incorporando la presencia del hombre con sus actividades económicas y sociales y con toda su historia.

Además, incorporamos a esa comprensión del espacio marítimo, la perspectiva más estrictamente cultural pues esos elementos son contemplados también en su dimensión estética, significativa y simbólica.

Para esta reedición hemos introducido divisiones y subtítulos y renovado completamente y ampliado la ilustración a la que se ha optado por darle un carácter acumulativo, lo que permite en muchos casos descubrir parentescos y tradiciones iconográficas.

No se han desdeñado aportaciones filatélicas que ponen de relieve la universalidad de nuestros personajes históricos. Se incorporan por su valor de evocación ilustraciones del excelente dibujante Pablo Tillac. Otro autor que incorporamos con el mismo planteamiento es Gregorio Hombrados Oñativía que a pesar del encorsetamiento de su dibujo ofrece escenas de cuño expresionista con contrastados claroscuros.

## ARGITALDARIAREN OHARRA

I

Itsasoko historiari buruzko sail txiki honek J. I. Telletxearen lanak berreskuratzen ditu, lehen *ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia* (1984-89) bilduman argitaratu zirenak.

Itsasbideetan gertatuak dira gure historiako gertakizunik garrantzizkoenak. Badira itsasoko jarduera haiekin zerikusia duten sare ekonomikoaz gain, eremu horietako erabilerrak eta ordenamenduak, historia ez ezik beren oraina ere badutenak.

Horregatik itsasoko eremuen pertzepzioa sustatzea da haien xedea, hau da, gizakiaren presentzia, bere jarduera ekonomikoa eta soziala eta haren historia osoa sartzea.

Bestalde, itsasoko eremu horren hausnarketari kultur ikuspegi hertsia bat erantsi diogu, izan ere, jarduera horien dimentsio estetikoak, adiera eta sinbolismoa hartu dira kontuan.

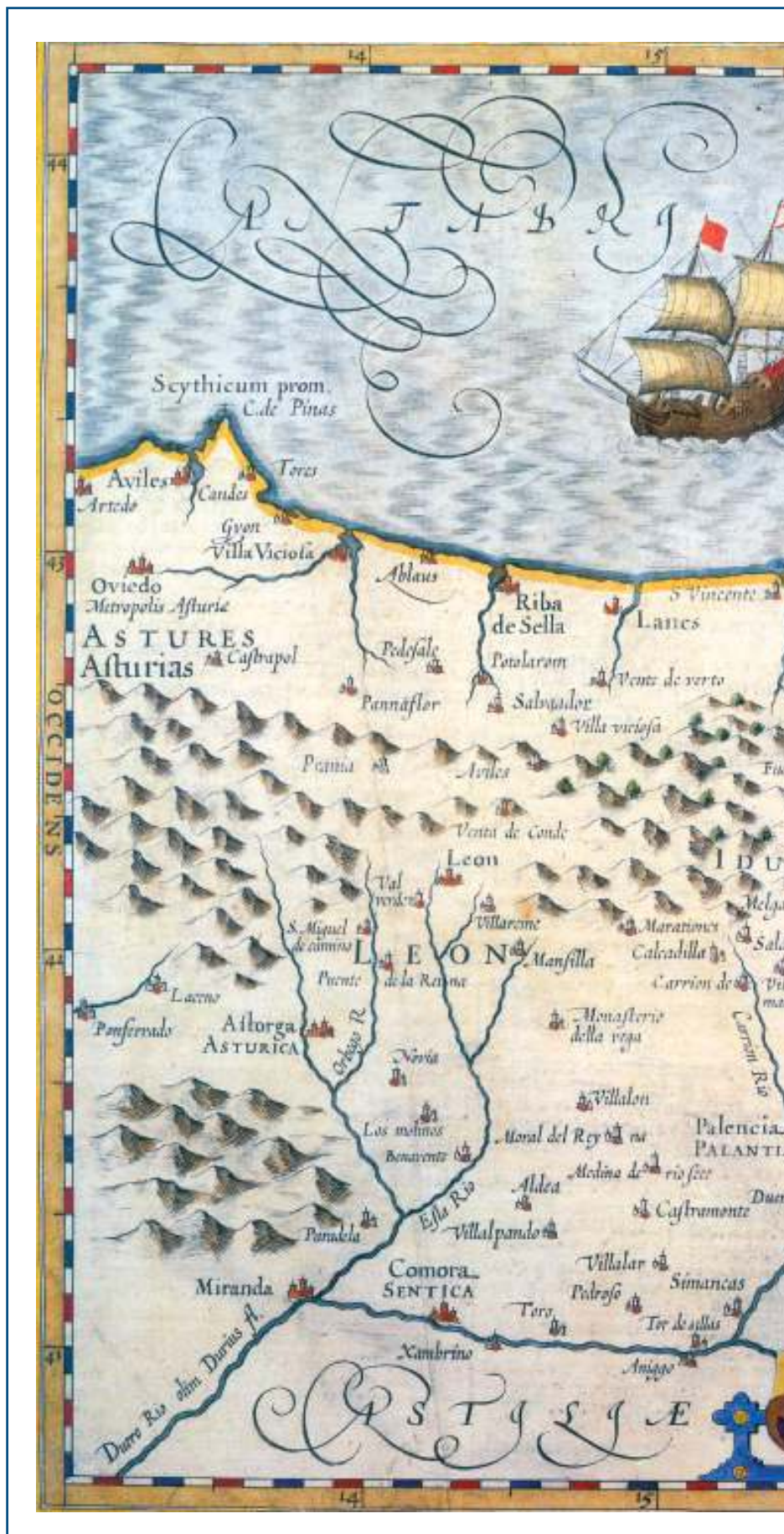
Berrargitalpen honetan aldaketa batzuk sartu ditugu, beste banaketa bat, beste azpítitulu batzuk eta guztiz berritutako irudien multzoa: metagarri izatea nahi genuena, kasu askotan ikonografia mailan ahaidetasuna eta tradizioa agerian jartzen lagunduko baitu.

Ez ditugu gutxietsi gure pertsonaia historikoen unibertsaltasuna azpimarratzen duten ekarpen filatelikoak. Oroitzapen mailan duten balioagatik Pablo Tillac marrazkilari bikainak itsasoaz nahiz marinelez egindako lan ikonografiko hautatu dugu. Gregorio Hombrados Oñativía da ikuspegi berdina duelako sartu dugun beste marrazkilari bat, bere marrazkiek herstura nabarmena izan arren, molde espresionista argiko eszenak eskaintzen ditu, argi-ilunezko kontrastez jantziak.



# UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR

por JOSÉ IGNACIO TELLECHEA





# ITSASERTZEKO HERRI BAT







Donostia - San Sebastián . Texeira, 1634.



Hernani. G. Hombrados Oñatibia.

## HISTORIA DE UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR

### EL MAR «FACTOR DECISIVO»

N

No voy a tener la pretensión de acometer con una historia de los vascos en el mar. El asunto pudiera ocupar las vidas de muchos investigadores, porque habrán de rastrear las fuentes documentales dispersas, escondidas y aun mucho más avaras en noticias de lo que se podría desear.

En un ensayo sintético *Los Vascos y el Mar* (San Sebastián 1981) Julio Caro Baroja considera nuestra vecindad con el mar «factor decisivo» de nuestra historia económica y elemento fundamental del «ritmo histórico» de la mayor parte del País, sobre todo de Bizkaia, Gipuzkoa y la costa de Lapurdi. Además de la incidencia económica, este hecho tiene otras consecuencias que no escapan a nuestro antropólogo, quien añade:

«A partir de una época bastante remota de la Edad Media los puertos vascos van desarrollándose y sus gentes adquieren una significación destacada, como pescadores y marinos en el conjunto de pueblos peninsulares y aun de la Europa Occidental. Resulta así que junto al vasco volcado hacia adentro hay otro con intensas relaciones con el exterior, que desarrolla la industria y el comercio, la arquitectura naval, la fabricación de armas y herramientas, negociando con ellas lejos de su tierra».

Las incalculables consecuencias de este duradero hecho sobre la historia de nuestro pueblo no han sido puestas suficientemente de relieve. La historia marinera de los vascos aún espera la pluma que sepa narrarla y para ello habrá de vencer arduas dificultades. Hemos prestado mayor atención a la vida pastoril y agrícola que a la marinera; a la construcción de la casa vasca más que a la de los barcos; a los dólmenes, que a esas piedras elocuentes de los escudos de tantas villas desde las que naos y ballenas nos evocan una larga historia.

Las gestas geográficas y náuticas de nuestros marinos, avezados de muy antiguo al *mare tenebrosus* por su cuenta y a su riesgo, sin protecciones oficiales que, entre otras cosas, dejan documentos, son avaras en documentación escrita. Es casi una gesta colectiva y anónima, aunque hecha por incontables hombres con nombre, y que casi se reduce al eco tenue e íntimo de conversaciones familiares o de taberna en las noches de invierno en que las naves quedan amarradas en el puerto.

## ITSASERTZEKO HERRI BATEN HISTORIA

### ITSASOA «ERAGILE ERABAKIGARRIA»

N

Nire asmoa ez da inola ere euskaldunen itsasoko historia kontatzen hastea. Ikertzaille askoren bizitza okupatzeko adinako lana izan daiteke, dokumentu-iturri sakabana-tuak, ezkutuak eta nahi baino askoz urriago diren arrastoen bila ibili beharko baitute.

Julio Caro Barojak bere *Los Vascos y el Mar* (Donostia 1981) izeneko saiakera laburtuan azaltzen duen iritzian, itsasoaren ondoan bizitzea «faktore erabakigarria» da gure ekonomikoaren historian eta funtsezko osagaia Euskal Herriko herri gehienek «eritmo historikoan», Bizkaia, Gipuzkoa eta Lapurdikoan batez ere. Baina, eragin ekonomikoaz gain, gertakari horrek baditu beste ondorio batzuk ere, gure antropologoaren iritziz, dioenean:

«Erdi Aroaren hasiera-hasiera aldetik, garapen bidean aurrera zihoazen Euskal Herriko portuak eta bertako jendea sona hartzen hasi zen arrantzale eta marinela gisa, ez soilik penintsulako beste herrien artean, baita Mendebaldeko europarren artean ere. Hala, barnerantz murgildurik bizi zen euskal jendearen ondoan, baziren kanpoarekin harreman biziak zituen euskaldunak, industria eta merkataritza, ontzi-arkitektura nahiz erreminta eta armagintzaren garapenean ziharduena eta haiekin jaioterritik urrun, negoziatzen zue-na».

Ez dira behar bezain agerian jarri gure herriaren historian denbora luzez iraun duen jarduera horren ondorio neurtezinak. Marinela euskaldunen historia oraindik zain dago, kontatzen jakingo duen idazle baten zain, baina zailtasun nekezak gainditu beharko ditu horretarako. Marinela-bizitza baino gehiago arduratu gara artzain-bizitza eta nekazari-bizitza; ontzigintza baino gehiago etxeen eraikuntza; armarriez baino gehiago trikuharriez hots, hiribildu askotan ontzien eta baleen istorio luzeak oroitarazten dizkiguten harri horiez baino.

Antzinateko *mare tenebrosus*-aren arriskuak inolako babes ofizialik gabe –besteak beste, dokumentu idatzietan idatzirik gelditzen zirenak– beregain hartzen zaildutako gure marinelen balentria geografiko eta nautikoak gutxi agertzen dira agiri idatzietan. Balentria kolektiboak dira kasik, anonimoak, izenez ezagutzen diren marinela kontaezin ahalez burutuak, neguko gauetan ontziak portuan amarraturik gelditzen direneko kontakizunak, familietako edo tabernetako elkarrizketa isilen zurrumurru baino ez direnak.

## UNA LARGA HISTORIA DE MARINOS

Más allá del siglo XV nos hemos de contentar muchas veces con leves menciones de naos vascas en mares lejanos, asociadas generalmente a algún acontecimiento histórico importante; y ni eso suele quedar de su presencia en nuestro mar inmediato y en la faena rutinaria de los días. Las piezas documentales son escasas y entre ellas hay que contabilizar líneas esporádicas de crónicas generales o de obras de la Literatura. Son como guiños fugaces que nos hace la Historia para desvelarnos efímeramente nuestra presencia corriendo el mar.

Por eso me contento con pergeñar, no una Historia de los vascos en el mar, sino unas modestas historias, a modo de flashes en que queda atestiguada, como en los citados escudos de algunas de nuestras villas costeras, la presencia de los vascos en una ancha gesta náutica occidental y peninsular.

Si esta recopilación de noticias y aspectos suscitase inquietud y dedicación a este capítulo de nuestra historia, me daría por satisfecho. Es mucho más lo que queda por hacer que lo ya estudiado y sabido. Aun esto, permanece muchas veces soterrado y no estará de más que lo devolvamos a la conciencia histórica, con la seguridad de que ha de enriquecerla.

### La hora del Atlántico

El mar cambió de faz cuando Colón abrió una ruta nueva. En el Diario de su primer viaje (1492) nos dice, refiriéndose a los Reyes Católicos:

«Me ordenaron que yo no fuese por tierra al Oriente, por donde se acostumbra a andar; salvo por el camino de Occidente, por donde hasta hoy no sabemos por cierta fe que haya pasado nadie».

Las costas europeas habían sido surcadas por naves romanas, vikingas, normandas... Pero el solemne «Finis terrae» era el inicio de un mar inacabable al Occidente, un mito salpicado por legendarias islas, existentes o desaparecidas.

Mas, para cuando sonó esa hora prodigiosa, los vascos tenían bien ganada fama de marinos sobresalientes. De un famoso coetáneo de Colón, Antonio de Nebrija, es la frase, frecuentemente citada:

«Más instructos que ninguna otra nación del mundo» (A. Nebrija)

Los que moraban en el Condado de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa son gentes sabias en el arte de navegar y esforzados en las batallas marinas, y tenían naves y aparejos para ello, y en estas tres cosas eran más instructos que ninguna otra nación del mundo. Tal elogio, y por partida triple, es foráneo y por ello más estimable.

Tampoco es manca, aunque geográficamente resulte algo menos precisa, la afirmación de un experto en temas de mar como Cesáreo Fernández Duro, quien en sus *Disquisiciones náuticas*, dice:

## MARINELEN HISTORIA LUZE BAT

Horiek horrela, nire asmoa ez da inola ere euskaldunen itsasoko historia kontatzen hastea. Ikertzaile askoren bizitza okupatzeko adinako lana izan daiteke, dokumentu-iturri sakabanatuak, ezkutuak eta nahi baino askoz urriago diren arrastoen bila ibili beharko baitute.

XV. mendea baino haratago joanda, maiz kontentatu behar izaten dugu urruneko itsasoetako euskal itsasontzien aipamen apurrekin, eta normalean garrantzizko gertakari historikoren bati loturik agertzen dira, eta bertako itsasoan eguneroko jardueraren presentziari buruzko aipamenik ere ez da gelditzen. Dokumentu zatiak urriak dira eta daudenak kronika orokorreko edo literatura-lanetako lerro bakanak izaten dira. Historiak egiten dizkigun begi-keinu iheskorren antzekoak dira, itsasoko gure ibilerak laburki argitzeko egiten dizkigunak.

Horregatik, kontent nengoke ez euskaldunen itsasoko Historia idaztearekin, baizik, flash modura, mendebaldeko eta penintsulako uretan euskal marineken balentria ugarien historia apal batzuk moldatzearekin, gure kostaldeko zenbait herritan lehen aipatutako armarrietan bezala, marinel haien lekukotza uztearekin. Hemen bildutako berriek eta alderdiek gure historiako kapitulu horrekiko kezka eta ardura eragingo balu, pozik geldituko nintzateke. Aztertu eta dakiguna baino askoz gehiago da egiteko dagoena. Dakiguna, berriz, ezkutuan egoten da normalean, eta ez da gehiegizko izango kontzientzia historikora itzultzea, horrela, aberastu baizik egingo ez delakoan.

### Atlantikoaren garaia

Kolonek ibilbide berria urratu zuenean, itsasoaren ikuspegia aldatu egin zen. Bere lehen bidaiaren (1492) Egunkarian honela dio Errege Katolikoei buruz:

«Agindua eman zidaten ez nendila Ekialdera joan lurretik, ohikoa den bidetik, Mendebaldekotik baizik, oraindaino inor igaro denik ziur ez dakigun bidetik, alegia».

Ordurako Europako kostaldeak zeharkatuak zeuden erromatarren, bikingoen, normandiarren eta abarren ontziez. Baina, «Finis terrae» ospetsu hura, Mendebalderantz amaierarik ez zuen itsasoaren hasiera zen, lehendik dauden nahiz desagertu diren uharte legendarioz zipriztindutako mitoa.

Baina, garai miresgarri hura iritsi zenerako, euskaldunek ongi irabazia zuten marinel onen sona. Kolonen garaikide batek, Antonio Nebrijak esana da, hain zuzen, sarritan aipatzen den esaldia:

«Munduko beste nazioetakoak baino trebatuagoak» (A. Nebrija).

Bizkaiko Konderrian eta Gipuzkoa probintzian bizi zen jendea jakintsua zen nabigazio-kontutan, saiatuak itsas guduetan, eta bazituzten horretarako ontziak nahiz aparailuak eta tresneriak; eta hiru alor horietan munduko beste nazioetakoak baino trebatuagoak ziren. Goraipamen hirukoitz hori, kanpotik etorria denez gehiago estimatzen da.

Ez da baieztapen makala beste hau ere, nahiz eta geografikoki zehaztasun gutxiagokoa izan, itsas kontuetan aditua den Cesáreo Fernández Durok, *Disquisiciones Náuticas* izeneko obran honako hau esatea:



«Antes del descubrimiento del Nuevo Mundo, antes también de la unidad nacional, la Marina de Castilla, mejor dicho, la Marina del Cantábrico, sin dependencia del Estado, libre en sus operaciones, señoreaba los mares del Norte y sostenía un comercio floreciente, constituyendo imponente fuerza que se imponía a sus rivales dando riqueza y poder a la nación».

Nebrija es más preciso que el moderno Fernández Duro. En efecto, el Cantábrico cuenta con muchos puertos a lo largo de sus centenares de kilómetros; pero Asturias, con tener más larga costa marina no ha significado en la historia de la Marina cuanto Bizkaia, circulaban más de lo que pensamos en los mares del Sur, y por el Estrecho llegaban al Mediterráneo. La nueva hora nos cogía avezados, «sabios en el arte de navegar». En el arte de navegar y de construir barcos, en el de batallar y comerciar por mar, como *arrantzales* (pescadores), como *marineros* (marinos), como comerciantes y guerreros. Pero bajemos de los elogios a la realidad.

### El espíritu marinero

¿En qué acabaría Domingo de Urrutia, al que la vida, la necesidad y acaso su destreza en el manejo de la peñola le habían transformado de marinero en escribano improvisado?

Victoriosos o caídos, sepultados en hondas simas del Pacífico o en extrañas islas, hombres de apellido vasco van tachonando la geografía del globo con su esfuerzo o su vida. No improvisan el oficio de marinero ni su acreditada destreza. Simplemente cambian de escenario, incorporándose a una aventura novísima, harto distinta de la que será habitual en sus viajes a Inglaterra, Flandes y La Rochela, a Lisboa o a Andalucía. Es la nueva circunstancia en el sentido orteguiano. Se apuntan a ella probablemente en Sevilla, centro neurálgico de toda la empresa americana, ciudad ya de antes conocida y frecuentada por los marinos y mercaderes vascos, sea para el trajín de trigo, aceite o hierro, sea para la venta de sus propios barcos.

### ¿Es aventurero el marino vasco?

¿Es aventurero el marino vasco? Pienso que el mar es siempre aventura, mucho más que el tranquilo cultivo de la tierra y aun el áspero oficio del ferrón. En el mar siempre acecha el peligro cuando menos se piensa, y los peligros en la mar suelen ser frecuentemente mortales. Más aun, en el mar, una cosa es navegar a puerto fijo y por ruta conocida, y otra lanzarse, como entonces se lanzaban, a la aventura en mares ignotos, de rutas desconocidas, de pueblos extraños, cuando no de soledad en tierra y sobre todo en el inmenso mar. De nada servían los portulanos conocidos. Se iba a descubrir el mundo, a bautizarlo con nuevos nombres en sus nuevas costas e islas. Amenazaban tormentas, corrientes desconocidas, el sargazo y la rémora, la calma chicha, el agotamiento o corrupción de los alimentos, enfermedades extrañas, la nostalgia de la familia y aun de la pura tierra, las disensiones, revueltas, traiciones.

Es verdad que a medida que se vaya conociendo América y perfilando su mapa día a día, lo desconocido se convierte en conocido y en rutina. Mas siempre hay una frontera o límite de lo nuevo e ignoto, donde persiste el espíritu de la aventura.

«Bai Mundu Berria aurkitu aurretik, bai batasun nazionala egin aurretik ere, Gaztelako nabigazioa edo, hobeto esateko, Kantauriko nabigazioa jaun eta jabe zebilen Iparreko itsasoetan eta gorantz zihoan haren merkataritza, Estatuarekiko mendekotasunik gabe askatasunez jardunez; indar itzela zuen kontrarioen gainetik jartzeko eta aberastasunak eta aginpidea ematen zion nazioari».

Nebrija zehatzagoa da Fernández Duro moderno baina. Izan ere, Kantauri itsasoak portu asko ditu ehunka kilometroko luzeran; baina Asturiasek kostaldea luzeagoa izan arren, ez du Nabigazioaren historian Bizkaia adinako garrantzirik izan. Hegoaldeko itsasoetan ibiltzen ziren, guk uste baino gehiago ibili ere, eta Gibraltarko itsasartetik barrena Mediterraneoraino iristen ziren. Garai berriak zailduta aurkitu gintuen, «nabigazio kontuetan jakintsu». Jakitun nabigazio kontuetan eta ontziak eraikitze-gaietan, itsasoan borrokatzen eta merkataritza; arrantzale gisa, marinel gisa, merkataria eta gerrari gisa. Baina jaitsi gaitezen goraiamenetatik errealitatera.

### Itsasgizonen espiritua

Zer izango zen azkenean Domingo Urrutia, bizitzak nahiz beharrak eta agian luma erabiltzeko abileziak itsasgizon izatetik bat-bateko idazle izatera eraman zuena?

Euskal abizenak dituzten gizonak, garaile edo menderatu, ahaleginez edo bizi munduko geografía betetzen ari dira, Ozeano Barearen leize sakonetan edo uharte arrotzetan hondoraturik. Ez da bat-batekoa itsasgizonen lanbidea, ezta frogatutako trebezia ere. Eszenatoki-aldaketa baino ez dute egiten bentura berri bati heltzean, Ingalaterrara, Flandriara eta Arroxelara, Lisboa edo Andaluziara bidaiatzean ez bezalakoa, zeharo bestelakoa. Inguruabar berriak dira —ortegatarren zentzuan—. Sevillan ematen dute izena beharbada, amerikar enpresa ororen gune nagusian, lehendik ezagutu eta sarritan bisitatu baitute hiri hori euskal itsasgizon eta merkatariek, dela garia, olio edo burdina garraiatzeko, dela beren itsasontziak saltzeko.

### Abenturazalea al da itsasgizona?

Abenturazalea al da itsasgizon euskalduna? Nire ustez, beti da abentura itsasoa, lurra lantze lasaia baino eta olagizonaren lanbide latza baino askoz gehiago. Zelatan da beti itsasoan arriskua, gutxien uste denean agertzen da, eta maiz eragiten du heriotza. Are gehiago, itsasoan, gauza bat da puntu jakin batera eta bide ezagunetik nabigatzea, eta beste, orduan egiten zuten moduan, itsaso ezezagunetan zehar aurrera abiatzea abenturan, bide berrietatik, herri arrotzetatik edo itsasoan are nabariago den lur bakartietatik. Alferrikakoak ziren portulano ezagunak. Mundua aurkitzera irteten ziren, kostalde eta uharteak izen berriekin bataiatzera. Ekaitz mehatxuak, korrante ezezagunak, sargazoak, eragozpenak, erabateko gelditasuna, nekea edo janaria usteltzea, gaitz arraroak, familiaren mira edo lur-lurrarena, liskarrak, matxinadak, saldukeriak.

Hala ere, egia da egunetik egunera ezagunago zen Amerika haren mapa azaleratzen ari zen heinean, ezagun eta errutinazko bilakatzen zela ezagutzen ez zena. Baina beti dago berriaren eta ezezagunaren muga bat, abenturaren espirituari eusten.

### La nostalgia del marino

Tal fue el viaje primero de Magallanes. Elcano lo intentaría de nuevo una segunda vez, pero murió en la empresa. Sin embargo sabía ya a dónde iba y por dónde se iba.

Su cadáver, uno más, quedó en medio del Pacífico. Muy poco antes de morir se reunieron junto a él y firmaron en su testamento un puñado de vascos que le acompañaban. Recojamos con emoción sus nombres, el de los que oyeron con nostalgia cómo Elcano iba enumerando el destino de sus mandas piosas: iglesias y ermitas, harto lejanas, pero para ellos familiares como: San Salvador, San Prudencio, San Martín, la Magdalena, San Antón, San Pedro, San Gregorio de Getaria; los santuarios de Itziar, de Guadalupe, de Aránzazu, del Juncal; Santa Engracia de Aizarna, el convento franciscano de Sasiola, recién fundado...

Quienes esto oían con emoción y con un horizonte vital tan sombrío como el de Elcano, pues la muerte hacía estragos en la marinería sin perdonar a sus jefes, fueron los siguientes: Martín de Carquizano, Andrés de Gorostiaga, Juan de Zabala, Martín de Uriarte, Hernando de Guevara, Andrés de Aleche... y un hombre, que se haría aventajado cosmógrafo, Andrés de Urdaneta.

No es casual la presencia de estos vascos en el Pacífico. La explicación la da una palabra que empezó entonces a sonar como imán: Indias... América.

Palabras que irán ensanchándose en contenido y significación. Mas ya desde el inicio y por siempre, América estaba al otro lado del mar. Irá adquiriendo densidad con virreïnatos, ciudades, audiencias, concejos, comercio, masas de gente «*yente y viniente*», como luego se diría. Todo era posible atravesando el mar, transportando por barco hombres, mercancías y hasta Reales Órdenes, leyes o pleitos.

El soldado y conquistador, los oidores y Presidentes de audiencia, los comerciantes o labradores, absolutamente todos tenían que surcar el charco. Era la hora de los marineros, de los maestros y dueños de naves, de los constructores de las mismas. Poseer una nave era poseer un potencial rentable. La hora histórica incidía favorablemente sobre la tradición marinera vasca, ya acrisolada.

Con todo, la coyuntura llevaba un matiz adicional que rompía, en parte, los viejos esquemas: era una empresa de Estado. La Corona hace capitulaciones o asientos con los primeros descubridores. Muy pronto centraliza las iniciativas en la *Casa de Contratación*. Más tarde nacerá el *Consejo de Indias* para la alta regulación de toda la empresa americana, dejando a la Casa de Contratación la organización técnica.

Al filo de las imposiciones de la vida surgirán leyes que irán regulando la construcción de barcos y su tonelaje, pautas para defenderse de los corsarios, organización de flotas, normas sobre cargas, atribuciones de Generales, Almirantes, Maestros o títulos de piloto, disposiciones sobre cargas, registros, averías, el monopolio de Sevilla, el embargo o el afletamiento de naos, los privilegios de sus dueños, las fechas de salida y regreso, y tantas otras cosas.

### Itsasgizonaren mira

Halakoxea izan zen Magallanesen bidaia. Elkano berririo saiatu zen bigarren aldiz, baina saiakeran hil egin zen. Alabaina, bazekien ordurako nora zihoan eta nondik joaten zen.

Haren gorpua –beste bat– Ozeano Barean gelditu zen. Hil baino lehentxeago, harekin ziren euskaldun gutxi batzuek sinatu zuten haren testamendua, bere ondora bilduta. Hunkiturik eta miraz entzuten zeuden Elkanok izendatzen zituen errukizko ondareak: elizak eta ermitak. Urrutikoak, jakina, baina oso gertukoak haientzat: San Salvador, San Prudentzio, San Martín, Santa Madalena, San Anton, San Pedro, San Gregorio, Getariakoak; Itziar, Guadalupe, Arantzazu eta Junkaleko santutegiak; Aizarnako Santa Engracia, Sasiolako frantziskotarren komentua –sortu berria–.

Hunkiturik biltzen ditugu entzuten zeuden haien izenak, Elkanok berak bezain bizi-aukera iluna zutenenak –izan ere, buruzagiak ziren edo ez begiratu gabe, herioak hondamendia sortzen zuen marinelen artean–, honako hauek izan ziren: Martín Karkizano, Andres Gorostiaga, Juan Zabala, Martín Uriarte, Hernando Gebara, Andres Aletxe... eta kosmografo abantailadun bilakatuko zen gizona: Andres Urdaneta.

Ez da ustekabekoa euskaldun hauen presentzia Ozeano Barean. Garai hartan iman batek bezala erakartzen zuen hitz batek emango digu azalpena: Indiak... Amerika.

Gorpuzten joan ziren hitzak bai edukiz bai esanahiez. Alabaina, –hasieratik eta betirako– Amerika itsasoaren beste aldean zegoen. Gero eta trinkotasun gehiago izango du erregeorderri, hiri, auzitegi, kontzeju, merkataritza eta jendetzeekin «*yente y viniente*», gerora esango zenez. Dena posible zen itsasoa zeharkatuz gero, itsasontziz eramanez gero gizonak, merkantziak eta baita Errege Agindu, lege edo auziak ere.

Soldadua eta konkistatzailea, auzitegiko entzuleek eta Presidenteek, merkatariek edo nekazariak, zirenak zirela, denek zeharkatu behar zuten Atlantikoa. Marinelen, maisuen, ontzi-jabeen eta ontzigileen garaia zen. Itsasontzi bat edukitzea botere errentagarri bat edukitzea zen. Dagoeneko araztua zegoen euskal marinela-tradizioak aldeko garai historikoa zuen.

Hala ere, abaguneak bazuen ukitu gehigarri bat, hein batean, eskema zaharrak hausten zituena: Estatu-enpresa bat zen. Koroak hitzarmenak eta idazpenak egiten zituen lehen aurkitzaileekin. Luze baino lehen, *Kontratazio Etxean* zentralizatu zituen ekimenak. Beranduago, *Indietako Kontseilua* sortu zen enpresa amerikarrari zegokion guztia goitik arautzeko, *Kontratazio Etxeari* utzita antolamen teknikoak.

Bizitzaren inposaketen inguruan, ontzigintza eta beren tonajea arautzen zuten legeak sortu ziren, kortsarioetatik babesteko jarraibideak; ontzidien antolamenduak; zamei buruzko arauak; jeneral, almirante, maisu edo pilotu titulutzako esleipenak; karga, erregistro, matxura, Sevillako monopolioa, ontzien embargo eta alokatze, jabeen abantaila, irteera eta itzulerako data eta beste hainbat gauzei buruzko xedapenak.

## TAMBIÉN LOS PUERTOS TIENEN HISTORIA

Acaso habría que comenzar por recordar que el punto de inserción del hombre en el mar no es cualquier espacio de contacto de la tierra con el agua, sino eso que llamamos puerto. El puerto suele ser a veces regalo de la naturaleza, puede ser obra titánica del hombre, o ambas cosas a la vez. Por ello cada uno de nuestros puertos tienen una historia, una historia entreverada con la historia del entorno y aun con la general, y sus respectivos condicionamientos. M. Ciriquiain Gaiztarro escribió un bello libro *Los puertos marítimos del País Vasco*.

Un puerto es punto de arranque y punto de llegada. Su emplazamiento natural puede ser mejor o peor y el ingenio humano se encarga de mejorar sus condiciones: la extensión, el calado, la entrada y salida. El hombre se ocupa de sortear las barras peligrosas, de mejorar las condiciones protectoras o de refugio de un puerto. Todos estos elementos, naturales o artificiales, explican la historia de un puerto, sus auges o declives.

En nuestras 82 millas de costa marina, en buena parte rocosa y llena de acantilados, los puertos surgen como puntos de excepción en que los hombres se asoman al mar. A veces es complicado entrar en ellos; en cambio cuando las naves se hacen a la mar, la costa es limpia y de profundidad regular en su recorrido.

Aunque no sea fácil ni estén libre de discusiones respecto al emplazamiento, hay viejas referencias a nuestros puertos en antiguos geógrafos griegos y romanos (Pomponio Mela, Plinio II, Tolomeo), en el musulmán Idrisi (s. XII), en portulanos y cartas náuticas medievales, en D. Fernando Colón y, naturalmente, en cosmógrafos posteriores como Pedro de Medina, Andrés de Poza, Texeira, Tofiño y otros. Hondarribia, Pasaia, Donostia-San Sebastián, Orio, Zarautz en menor escala, Getaria, Zumaia, Deba, Mutriku, Ondarroa, Bermeo, Plentzia, Portugalete, Santurtzi, Zierbana, Mundaka con su ría hasta Gernika...

En algunos puertos se asocian río y mar y unos pocos disponen de buen abrigo y reparo para las horas de mar embravecida. Si su disposición con el mar es dato fundamental, no lo es menos, por paradójico que parezca, su relación con la tierra del entorno, y ello en doble aspecto:

- un mínimo espacio para dependencias portuarias y para el hábitat humano que, al fin, es quien da vida a un puerto;
- y un mínimo de condiciones de comunicación con el interior por vías que permitan el movimiento del comercio, del que embarca y del que desembarca.

### Vida y muerte de los puertos

Todos estos elementos han contado decisivamente en el crecimiento o decadencia de nuestros puertos.

Los elementos, sí; y el empeño del hombre, que encauza y draga ríos, construye muelles, espigones y escolleras y sabe buscar la adecuación justa entre barcos y puertos, entre puertos y barcos, de porte muy variable a lo largo de los siglos. Precisamente por ello en la citada obra de Ciriquiain-Gaiztarro hay un nostálgico capítulo sobre «puertos desaparecidos», con datos a veces muy precisos

## PORTUEK ERE BADITUZTE HISTORIAK

Hasteko gogoratu beharko genuke gizakiak itsasoan sartzeko duen gunea ez dela urak lurra ukitzen duen edozein leku, baizik portua deritzogun lekua. Naturaren oparia izaten da batzuetan portua, gizakiaren lan ikaragarria ere izan daiteke, edo biak batera. Horregatik gure portu bakoitzak badu bere historia, inguruneke historiarekin nahiz historia orokorrarekin eta bakoitzari dagozkion baldintzekin nahasia. M. Zirikiain Gaiztarrok *Los puertos marítimos del País Vasco* izeneko liburu polit bat idatzi zuen, berriro argitaratua izan zena (Donostia 1986).

Portu bat abiapuntu edo helmuga da. Berezko kokapena ona ala kaskarra izan daiteke eta giza trebezia ahaleginduko da baldintzak egokitzen: hedadura, sakonera, sarrera eta irteera. Gizakia ahaleginduko da portu bateko barra arriskutsuak saihesten, babesleku nahiz gordelekuen baldintzak hobetzen. Osagai horiek guztiak dira, naturalak zein artifizialak izan, portu baten historiaren azalpen, goraldia eta beheraldia.

Gure kostaldeko 82 milietan –gehientsuenak arrokatsuak eta labar malkartsuak– portuak ezohiko puntu gisa sortzen dira eta haietatik itsasoratzen da gizakia. Zenbaitetan sartzea zaila izaten da, aldiz ontziak itsasoratzen direnean, kostaldea garbia eta erregularra izaten da bere ibilbidean.

Gure portuen kokapenari buruz badira erreferentzia zaharrak –zailak eta eztabaidagarriak badira ere– greziar eta erromatar geografoen lanetan: Pomponio Mela, Plinio II, Tolomeo; Idrisi musulmana (XII. m); Erdi Aroko portulanoetan eta mapa nautikoetan; D. Fernando Kolonen lanetan, eta, nola ez, horien ondorengo kosmografoen lanetan, hala nola, Pedro de Medina, Andres de Poza, Texeira, Tofiño eta beste batzuenetan. Hondarribia, Pasaia, Donostia, Orio eta Zarautz eskala txikiagoan; Getaria, Zumaia, Deba, Mutriku, Ondarroa, Bermeo, Plentzia/Gaminiz, Portugalete, Santurtzi, Zierbena eta Mundaka bere itsasadarrarekin Gernikaraino...

Ibaiak eta itsasoak bat egiten dute zenbait portutan eta gutxi batzuk baino ez dute gordeleku eta babesleku on bat, itsasoa zakar dabilenerako. Portuak itsasoarekin duen antolamendua funtsezkoa bada, are gehiago da, ez dirudien arren, inguruko lurrarekin duen zerikusia, bi zentzutan gainera:

- batetik, portuko zerbitzu eta giza habitaterako esparru minimo bat edukitzea, azkenean, bera baita kaiari bizitasuna ematen diona;
- eta bestetik, harremanetarako baldintza minimoak edukitzea, ontziratzen eta lurreratzen denak barnearekin merkataritza-mugimenduari irtenbidea emanaz.

### Portuen bizitza eta heriotza

Osagai horiek denak eragile erabakigarri izan dira gure portuen garapenean ala gainbeheran.

Osagaiak, bai, eta gizakiaren ahalegina: ibaiak dragatzen, kaildeak, kai-muturrak eta harri-lubetak eraikitzen zekiena, eta, horrez gain, tamaina oso ezberdinetako ontzien eta portuen –edo portuen eta ontzien– egokitasun doia bilatzen mendeetan zehar jakin izan duena. Hain zuzen, horregatik dago nostalgia darion kapitulu bat aipatutako Zirikiain Gaiztarroren lanean «desagertutako portuak» gaiaz, zenbaitetan



sobre su muerte lenta. Aún quedan, tierra adentro, en los cauces de nuestros ríos topónimos inconfundibles que nos recuerdan hasta dónde, en lejanos días, llegaban algunas naos: en el Bidasoa, en el Oiartzun, en el Urumea, en el Urola, en el Deba, en el Ondarroa, en el Lea, en el Gernika, Artiga, y hasta en el Nervión.

Los puertos tienen historia, se han ido configurando con enormes esfuerzos, proporcionalmente mayores cuanto más nos remontamos en el tiempo, si no en volumen de obra, sí en el empeño puesto con recursos técnicos y dinerarios escasos. Puertos exteriores e interiores, muelles, marinas, lonjas, defensas, puntales, murallas, dragados, han sido obras titánicas de canteros, antes que de ingenieros, y fruto de administraciones muy justas y no pocas veces en fuerte competencia entre puertos, es decir, entre sus habitantes.

El título de «caput Vizcaiae» dado a Bermeo es hoy mero recuerdo histórico, aunque continúe la vida en la villa pesquera. También Lekeitio cedió en importancia y ostenta como vieja memoria histórica el dictado de «terra marique potens Lequeitio». Bilbao creció por encima de ellos. Un puerto natural privilegiado por la naturaleza como Pasaia se vio sometido al dominio despótico de Donostia y sólo en los dos últimos siglos ha ido cobrando singular importancia. Deba, que un día fue punto de embarque de las lanas de Castilla, desapareció como puerto. Nos cuesta trabajo imaginarnos emplazamientos de astilleros en Rentería, en Usurbil o en Zarautz, donde ciertamente los hubo.

## HISTORIA DE BARCOS Y ASTILLEROS

El hombre afronta el mar sobre un artefacto –nunca mejor utilizada la expresión– sea una canoa, una chalupa o un galeón.

«A la mar, madera», dice el expresivo título de una obra del experto C. Fernández Duro. No olvidemos que es de ayer la construcción metálica de los barcos. Hasta un ayer que casi tocamos con las manos, el hombre dominó el mar con madera, la madera de sus barcos, de los remos y también de los altos mástiles.

Por otra parte no es igual el Mediterráneo que el Cantábrico o el Atlántico que nos tocó en suerte, y por ello cada espacio siguió sus propios pasos en la asimilación y uso de su propia técnica. Sorprende que ya Alfonso el Sabio en las «Siete Partidas» enumere carracas, galeas y galeotas, fustas, leños, pinazas, baleners, carabelas... Con el tiempo y en el Atlántico, el galeón sería el señor de los mares, y antes la clásica coca bayonesa.

Obviamente los astilleros surgen en la proximidad del mar, que es a donde se botan los barcos, con no escasas dificultades. Mas conviene que cerca haya bosques y hasta ferreterías que proporcionen en cantidad el suplemento de clavazón, cabillonaje, etc. Y todo ello requiere la concurrencia de peritos y artesanos que conjuntamente hagan el milagro de un barco apto. La concurrencia de todos estos factores explica que ya desde el siglo XII y XIII surja en nuestra costa y se vaya afianzando y prestigiando con el tiempo, la construcción de naos.

haien gainbeherari buruzko datu zehatzak ematen dituen. Barrualdean, gure ibaien ibilguetan gelditzen dira oraindik toponimo edo leku-izen adierazgarriak, garai batean ontzi batzuk noraino sartzen ziren oroitazten digutenak: Bidasoan, Oiartzunen, Urumean, Urolan, Deban, Ondarroan, Lean, Gernikan, Artikan, baita Nerbioien ere.

Portuek beren historia dute, sekulako ahaleginez taxutua, denboran zenbat eta atzerago egin orduan eta proportzioan ahalegin handiagoz eginak, lanen tamainan ez bada ere, bai tekniko mailan, bai ekonomia mailan baliabide urriez egingakoak. Hargin-lan izugarriak izan dira, ingeniarien lan izan baino lehen, eta administrazio oso doien emaitzak, eta askotan portuen arteko edo bertako biztanleen arteko lehia gogorrez eginak: kanpoko nahiz barruko portuak, itsasertzak, merkatuak, babesak, eskorak, harresiak eta dragatzak.

Bermeori emandako «caput Vizcaiae» titulua, arrantzale-herri horrek bizirik dirauen arren, gaur egun oroitzapen historiko soil bat besterik ez da. Lekeitio ere maila galduz joan zen, baina gorde du «terra marique potens Lequeitio» irizpena, antzinako oroitzapen historiko gisa. Haien gainetik jarri zen Bilbo hazkunderan. Pasaia, naturaren pribilegioz hornituriko portua, Donostiaren mendekotasun despotez azpiratua izan zen eta ez du garrantzi berezirik izan azken bi mendera arte. Deba, garai batean Gaztelako artilea ontziratzeke gune izan zena, desagertu egin zen portu gisa. Lanak ematen ditu Erreterian, Usurbilen eta Zarautzen ontziolak bazirela irudikatzeak, baina halaxe da.

## ITSASONTZIEN ETA ONTZIOLEN HISTORIA

Kanoa, txalupa nahiz galeoia izan, gizakiak –behin ere baino adiera egokiagoa erabilia– tramankulu baten gainetik egiten dio aurre itsasoari. ¡A la mar, madera! dio C. Fernández Duro adituaren lan baten izenburu adierazkorra. Ez dezagun ahantz ia oraintsukoa dela metalezko ontzien eraikuntza. Ia-ia eskuz uki daitekeen iraganera arte gizakiak itsasoa zurez menderatu zuen: zurezkoak ziren ontziak, zurezkoak arraunak, zurezkoak masta garaiak.

Bestalde, ez dira berdinak Mediterraneo eta Kantaurialdea edo zoriz hala egokitu zitzaigun Atlantikoa, horregatik ontzi-mota bakoitzak bere bidea jarraitu zuen, norberaren teknika eta erabileren asimilazioan. Harrigarri gertatzen da Alfonso Jakitunak «Zazpi partidetan» halako zerrenda luzea aipatzea: ontzi zaharrak, galeak, masta-biko ontziak, txalupak, ohol-ontziak, zama-ontzixkak, baleontziak, karabelak eta abar. Baina, denboran aurrera egin ahala, Atlantikoan galeoia izan zen nagusi itsasoan, baita Baionako koka klasikoaren aurrean ere.

Jakina da ontziolak itsasotik gertu sortzen direla, handixe uretaratzen baitira itsasontziak neke galantak hartuta. Komenigarri izaten da basoak ondoan izatea, baita burdinolak ere, beharrezko dituzten iltzeteriaz, ziriez eta abarrez hornituko badituzte. Horrek guztiak peritu eta eskulangileak elkarrekin ahalegintzea eskatzen du, gauza izango den ontzi baten miraria egiteko. Faktore horiek guztiak bateratuta ulertzen da XII. eta XIII. mendeetan gure kostaldean ontzigintza sortu, finkatu eta denboraren poderioz sona hartu izana.

## HISTORIA DE USOS Y COSTUMBRES, ORDENANZAS Y LEYES

A la sombra de esta compleja realidad del mar, junto a puertos y barcos, surgirán derechos fiscales, normas y ordenanzas, franquicias, tribunales, tensiones, treguas y pactos de reciprocidad.

Ya para el siglo XI Baiona contará con un puerto que se irá ampliando y será punto importante de pesca y transporte.

En el Fuero de San Sebastián (1180), que luego se extenderá a otras villas costeras, nos encontramos normas tempranas de Derecho mercantil y uno de los más antiguos códigos marítimos que da la pauta a las villas costeras que empiezan a afirmarse: Hondarribia, Getaria, Mutriku, Zarautz, Deba, Zumaia, Usurbil, Orio.

### Cofradías de mareantes

Y volvamos otra vez, al puerto, siempre base y refugio de las cosas del mar. Fuera de él, el mar amenaza y atrae; y en el mar, siguen otros riesgos y amenazas que no son sólo los de las tempestades. Mas, dentro del puerto, es preciso organizar la vida y buscar entendimiento con los de otros puertos.

Acaso algunas cofradías son anteriores a la fundación misma de las villas. Sus Ordenanzas datan del siglo XIII en adelante.

Es curioso, tanto por su antigüedad como por su persistencia, el fenómeno de las cofradías de pescadores y de mareantes. Muchos se enorgullecen de tener por patrón a San Pedro Apóstol, no por su primacía, sino por su condición de pescador.

Hondarribia, Deba, Mutriku, Bermeo... tienen a San Pedro por patrón.

Las Ordenanzas de la cofradía de Bermeo datan de 1353 y fueron confirmados sus privilegios en 1441. Datan de 1353, pero en ellas se recogen costumbres antiguas. Junto al cuidado del altar de San Pedro, aparece en ellas la ayuda social a los pobres de la cofradía y las «cosas tocantes al oficio». La edad pesa más en faenas de mar que en las de tierra; por eso se cuida la caridad con los ancianos.

En las de Lekeitio (1381) tenemos un anticipo de la previsión social: se piensa en los que pueden estar en cautiverio o en paro, en los inutilizados para el trabajo.

En la de Hondarribia (1361) se celebra la Fiesta de la Kuxta, en la que se ponen los poderes. Al patrón clásico patrón-cofrades, sucederá, con aire de precapitalismo, el armador. La cofradía regula también la actividad pesquera y comercial con leyes adecuadas y con jueces que diriman pleitos y cuestiones, y hasta la normativa marítima con respecto a los competidores de otros puertos.

## USADIO ETA OHITUREN, ORDENANTZA ETA LEGEEN HISTORIA

Itsasoko errealitate konplexu horren arrimuan, portuen eta ontzien ondoan sortu ziren, eskubide fiskalak, arauak eta Ordenantzak, frankiziak, auzitegiak, tira-birak, tregoak eta elkarren arteko itunak.

XI. menderako Baionak bazuen bere portua eta, handitzen joan ahala, arrantza eta garraiorako garrantzizko bilgune bilakatu zen.

Donostiako Foruan (1180), gerora kostaldeko beste hiribilduetara hedatu zen hartan, baziren Merkataritza Zuzenbideko arau goiztiarrak eta antzinako itsas kode bat, eta jarraibidea izan ziren finkatzen hasiak ziren kostaldeko hiribilduentzat: Hondarribia, Getaria, Mutriku, Zarautz, Deba, Zumaia, Usurbil eta Orio.

### Nabigatzaileen kofradiak

Itzul gaitezen berriro portura, itsasoko gauzen oinarri eta babesera. Handik at itsasoak mehatxu eta erakarri egiten du, aldi berean; eta itsasoan badaude beste arrisku eta mehatxu batzuk ere, ez soilik ekaitzenak, baita bestelakoak ere. Baina, portuaren barruan antolatu egin behar da bizitza, eta beste portuetakoekin ulermenera iritsi.

Agian batzuk hiribilduak fundatu baino lehenagokoak dira. Haien Ordenantzak XIII. mendetik aurrerako data dute.

Bitxia da arrantzaleen eta nabigatzaileen kofradien fenomeno, bai antzinakoa delako, bai iraunkorra delako. Harro izaten dira asko San Pedro Apostolua zaindari dutelako, ez ordea, lehena zelako arrantzale zelako baizik.

San Pedro dute zaindari Hondarribiak, Debak, Mutriku, Bermeok etab.

Bermeoko kofradiaren Ordenantzek 1353ko data dute eta bere pribilegioak 1441ean berretsi ziren. Izan, 1353koak badira ere, oso antzinako ohiturak jasotzen dituzte. San Pedroren aldea zaintzeaz gain, kofradiako behartsuentzako laguntza soziala azaltzen da eta, gainera, «cosas tocantes al oficio». Itsasoko lanetan adinak zerikusi handiagoa du lureko zereginetan baino, horregatik maitasunez zaintzen dira zaharrak. Lekeitioko kofradian (1381) gizarte-aurreikuspen baten aurrerakin bat daukagu: preso, lan-gabe edo lanerako ezinduak izan daitezkeenengan pentsatzen da.

Hondarribian Kutzaren Festa ospatzen da (1361); botereak sartzen zaizkio barruan kutxari. Patroi klasikoa edo patroi-kofradiakidearen ordezkio izango da armadorea, kapitalismoaren hastapeneko itxura eta guzti. Kofradiak arautzen zituen arrantza eta merkataritza-jarduerak, lege eta epaile egokiak jarrita, auziak eta eztabaidak ebazten zituen, eta, horrez gainera, beste portuetako lehiakideekiko araudia.

## HISTORIAS NO CONTADAS

Puertos, barcos, faena. La de la pesca, la de transporte. A veces en nuestros manuales de geografía y de historia se cataloga el mar entre los capítulos de recursos pensando solamente en la pesca, como si no generasen recursos el apresto de los materiales para la construcción del barco, la construcción misma que implicaba gran cantidad de mano de obra diferenciada y, sobre todo, la otra modalidad de la actividad marinera: el transporte.

¿Hemos pensado alguna vez el esfuerzo casi imposible que supondría el transporte de cien o doscientos toneles de carga de una nave modesta, si hubiese de realizarse a grandes distancias mediante el acarreo por tierra y por los caminos de aquellos tiempos? ¿Valdría lo que vale cuanto transporta si no hubiese medio de transportarlo a gran escala? El mar, como fuente de recursos, es mucho más que la pesca. Es el comercio, la importación y exportación, la plusvalía de lo transportable... y hasta la venta de barcos para transportar.

### El mariñel y el arrantzale

El mar salva las distancias y comunica puertos distantes y pueblos diferentes, para llevar y traer, para dar de vivir a productores y trajineros, para movilizar gran cantidad de fuerzas. Lana, hierro, cueros, tejidos, cereales, aceite, pescado curado, son transportados e intercambiados entre lugares cada vez más remotos y, a su vez, se distribuyen desde los puertos de desembarque. Esta es la tarea del *mariñel*, el marino.

El otro hombre del mar, el *arrantzale*, el pescador, captura el pescado para su consumo y venta, para meterlo tierra adentro para las épocas o días de vigiliás. La salazón o cura del pescado – pensemos en el bacalao – hace posible su conservación y transporte a grandes distancias; tan largas, que el Arcipreste de Hita celebra la bondad de los besugos de Bermeo. ¡A saber cómo estarían para cuando llegasen a Hita!

La pesca, primero en la proximidad de la costa, luego irá buscando caladeros cada vez más lejanos. Una pesca codiciada por rentable, la de la ballena, alejará cada vez más de nuestra costa a los pescadores, haciéndoles llegar a mares muy remotos. Hoy queda su recuerdo en piedra en los escudos de algunas de nuestras villas, como Bermeo, Mutriku, Lekeitio... El citado Ciriquiain-Gaiztarro escribió un interesante libro sobre el tema *Los vascos en la pesca de la ballena* (San Sebastián 1961).

### Dos caminos

Los vascos se encontrarán dentro de ese entramado legal y organizativo, con las ventajas y desventajas de una empresa en que la libre espontaneidad quedaba sometida a infinidad de normas.

Una cosa era salir a pescar, aun llegando a los mares remotos de Terranova, o disponer libremente de sus viajes a Flandes o a Andalucía regulándose por la iniciativa libre que suscitaba el comercio, y aun dedicarse a represalias bajo patente de corso.

## KONTATU GABEKO HISTORIAK

Portuak, itsasontziak, lana. Arrantzarena eta garraioarena. Batzuetan, gure geografiako eta historiako eskuliburuetan, itsasoa baliabideen kapituluak katalogatzen da, arrantza besterik ez balitz bezala, baliabiderik sortuko ez balu bezala; beste jarduera motak badirela pentsatu gabe, hala nola, ontziak eraikitzekeko material-prestaketak, eskulangile berezitu ugari behar zuen eraikuntza eta, batez ere, itsaso bidezko garraioak.

Jarri al gara inoiz pentsatzen, itsasontzi apal batek garraiatzen duen ehun edo berrehun tonajeko karga distantzia handietara garraiatzeko, nolako ahalegin nekeza – ia ezinezkoa – egin beharko litzatekeen, lurretik zehar garai hartako bideetatik egin beharko balitz? Eskala handian garraiatzeko modurik ez balego, garraiatzen denak berdin balioko ote luke? Itsasoa, baliabide-iturri gisa, arrantza baino askoz gehiago da: merkataritza, inportazioa eta esportazioa, garraiagarriaren gainbalioa eta baita garraiorako itsasontzien salmenta bera ere.

### Marinela eta arrantzalea

Itsasoak distantziak txikitzen ditu, portuak eta herriak elkarren harremanean jartzen, eramaneko eta ekartzeko, ekoizleei eta salerosleei bizibidea emateko, indar handiak mobilizatzeko. Salgaiak gero eta leku urrunagoetara garraiatzen ziren eta aldi berean trukeak egiten edo lehorreratzen ziren portuetatik banatzen: artilea, burdina, larrua, oihalak, laboreak, olioia eta arrain onduak. Hauxe izaten zen marinelen zeregina.

Beste itsasgizona arrantzalea zen, honek arrainak bere kontsumorako eta saltzeko harrapatzen zituen: barrualdera eramaten zituen saltzera, haragi-uzte aldiatarako. Gatzetan sartuta ondutako arraina – bakailaoa, esate baterako – kontserbatu eta urrutira ere garraia zitezkeen; hain urrutira, ezen Hitako Artzapezak berak Bermeoko bisiguen gozoa gorai patu zuen. Ederrak egongo ziren Hitara iristerako!

Arrantza lehenik kostatik gertu egiten zen, baina gerora, gero eta urrutiago jo zuten kalen bila. Gure kostako arrantzaleak urrutiko itsasoetara eraman zituen arrantzak, errentagarria zelako gutiziatzen zuten balearen arrantzak, hain zuzen. Horren oroitzapena gure hirietako armarrietan gelditu da: Bermeon, Mutriku, Lekeitio... lehen aipatu dugun Zirikiain Gaiztarrok gai horri buruzko liburu interesgarri bat idatzi zuen, *Los vascos en la pesca de la ballena* (Donostia 1961).

### Bi bide

Lege bilbadura antolatzaile horren barruan aurkitu ziren euskaldunak, berezkotasun askea utzi eta arau mordoaren mende jartzen duen enpresa baten abantaila eta oztopo gutietekin.

Gauza bat zen arrantzara irtetea, Ternuako itsaso urrunetara bazen ere, edo, merkataritzak sustatzen zuen ekimen aske bidez, Flandriara edo Andaluziara beren bidaiak libreki antolatzea, baita nahi dena egiteko baimenarekin errepresalietan jardutea ere.



Otra cosa muy distinta era encuadrarse en el ancho aparato naval del Estado, que llevaba consigo ventajas: en protección real, en estímulos a la fabricación, en la participación en convenientes afletamientos, en ganancias fáciles, sin olvidar el contrabando; en ascensos sociales, en la gloria de altos servicios y, pasado el tiempo, en acciones bélicas memorables.

Se podía consumir una vida yendo anualmente a la campaña de los bacallos y ser un formidable lobo de mar, aunque sin escribir relatos. Era una actividad honrada, de la que sólo quedan al otro lado del Atlántico las tejas de sus tejavanas y huesos de ballenas despiezadas. O se podía participar en una empresa de más altos vuelos que trasplantase a América la civilización europea y antes participase en el fantástico descubrimiento del mundo.

Fueron dos caminos y en los dos, hubo vascos. En solitario y con toda independencia en el primero; mezclados con otros y, sobre todo insertos en una aventura de mayor alcance histórico, en el segundo. No fuimos los únicos, pero yo voy a ceñirme a los vascos.

Oso bestelako kontua zen Estatuaren nabigazio-aparatu zabalean sartzea, nahiz eta abantailak bazituen: Erregearen babes; ontzigintzari emandako sustapena; komenigarri ziren alokairuetan parte hartzea; irabazi errazak eta kontrabandoa, besteak beste; igoera soziala; goi zerbitzuen loria eta, denborak aurrera egin ahala, gerra-ekintza gogoangarriak.

Bizitza osoa pasa zitekeen, kontakizunik ez idatzi arren, urtero bakailao-kanpainara joanez eta itsasoko otso bikain bat izanez. Lanbide duina zen, Atlantikoaren bestaldean beren teilapeetako teilak eta zatikatutako baleen hezurak baino uzten ez zituen. Edo, bestela, munta handiagoko beste enpresa batean esku hartu zitekeen, Europako zibilizazioa Amerikara lekualdatzeko edo lehenik munduaren aurkikuntza egingo zuen enpresan parte hartuz.

Bi ibilbide izan ziren eta euskaldunak bietan zeuden. Bakarrik eta askatasun osoz lehenengoan; besteekin batera eta, batez ere, garrantzi historiko handiagoko abenturan sartuak, bigarrenean. Ez ginen bakarrak izan, baina euskaldunez jardungo dut, soeilik.



Donostia - San Sebastián, 1567.



Pasaia.



Hondarribia.



Mutriku.





Donostia-San Sebastián.



Rentería.

GURE PORTUAK. PORTUEK BADUTE HISTORIA



Ondarroa.



Getaria.

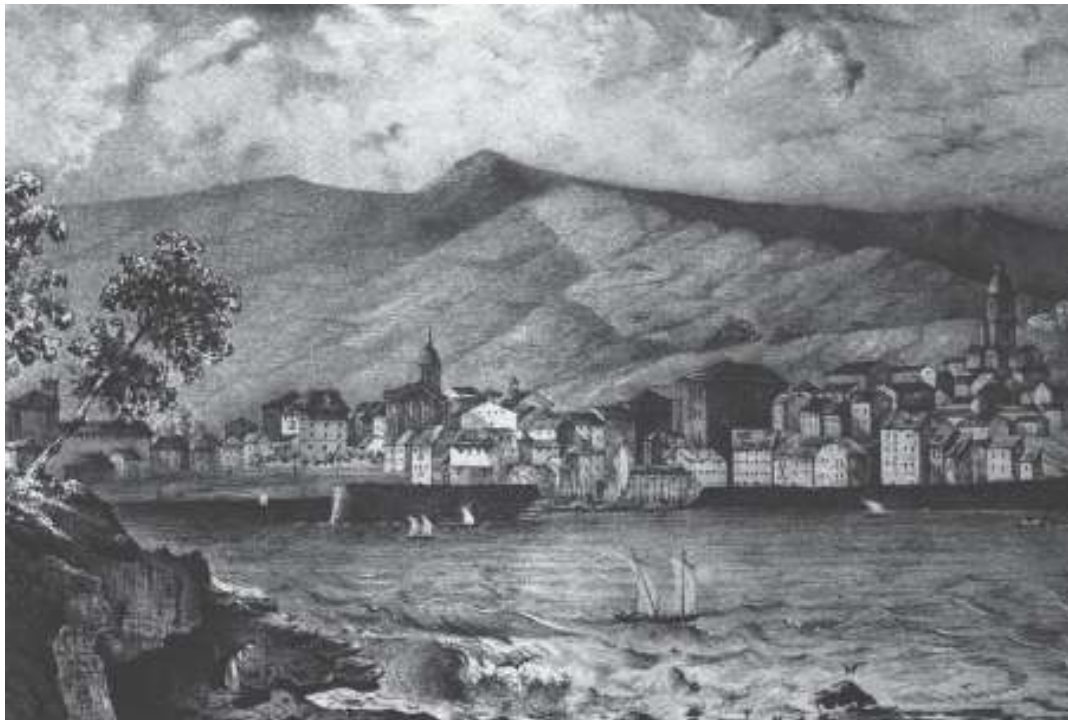


Zarautz.





Río Deba con la casa Urusandi a la derecha. / Deba ibaia Urusandi etxea eskuinean duela.



Bermeo.

GURE PORTUAK. PORTUEK BADUTE HISTORIA



Bilbao.



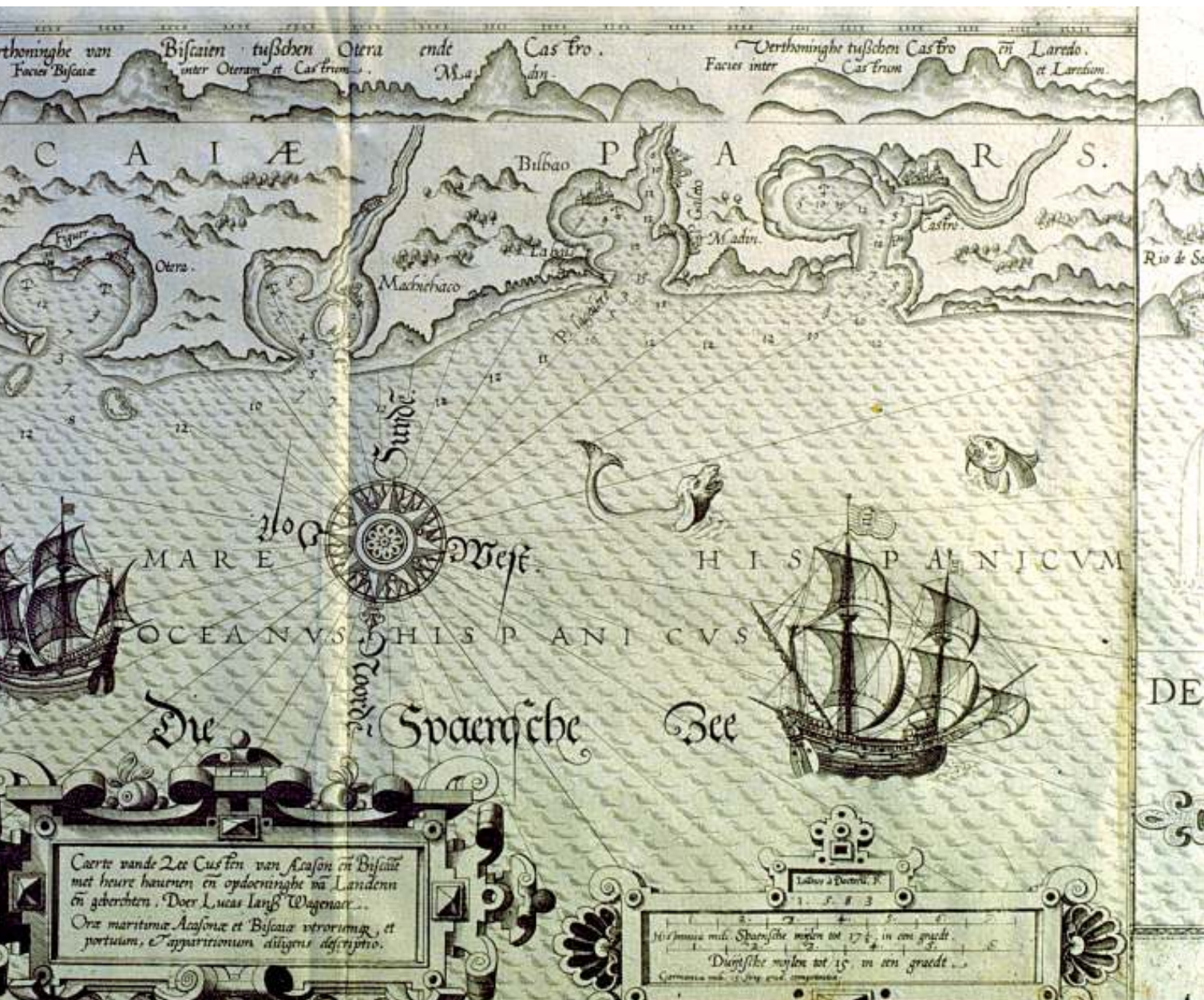
Bermeo.



El Abra de Bilbao. / Abra, Bilbon.





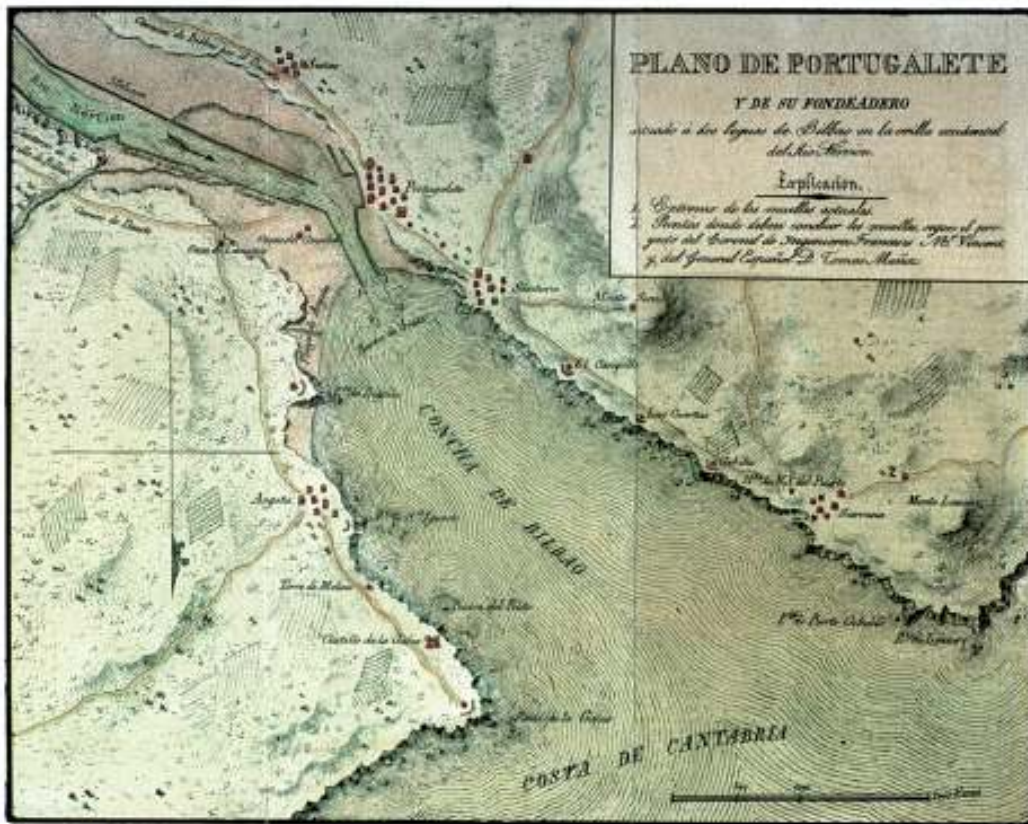




GURE PORTUAK. PORTUEK BADUTE HISTORIA

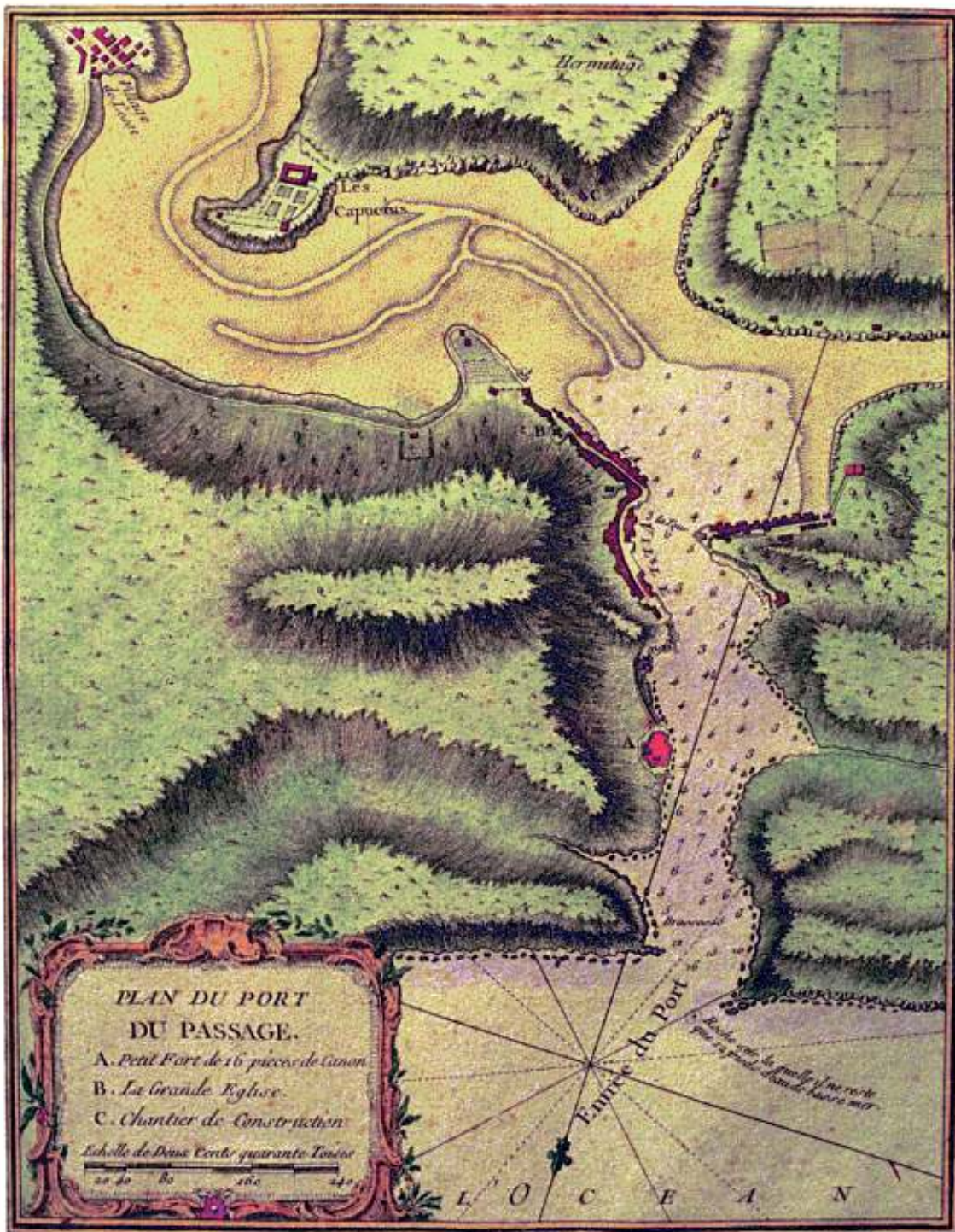


Zumaia.



Bilbao.





Pasaia.



ITSASGIZONAK. TILLAC-EN MARRAZKIAK









ITSASOKO ARRISKUAK

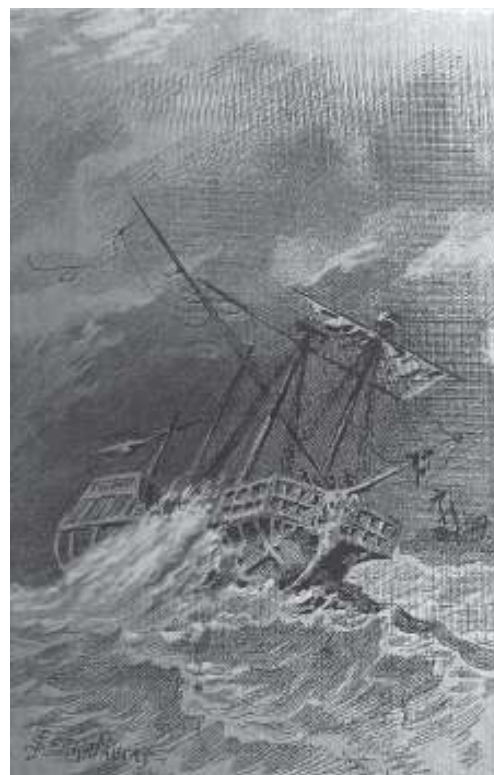


San Sebastián batido por el famoso temporal del 7 de Diciembre de 1688.  
Donostia eraitsirik, 1688ko abenduaren 7ko ekaitz sonatuan.  
G. Hombrados Oñatibia.



Naufragio de una de las naves de España al entrar en el golfo de Urabá.  
Espainiako itsasontzietako bat Urabako golkoan sartzerakoan hondoa jota.

Armadako jeneral Lorenzo Ugalde Orella  
jaunaren azken uneak.



Naufragio de Colón en Jamaica,  
en su cuarto y último viaje.  
Kolonek hondoa jo zuen Jamaikan,  
bere laugarren eta azken bidaian.



Últimos momentos del General de la  
Armada D. Lorenzo de Ugalde y Orella.  
G. Hombrados Oñatibia.





Navíos afrontando la tempestad / Itsasontziak ekaitzari aurre eginez.

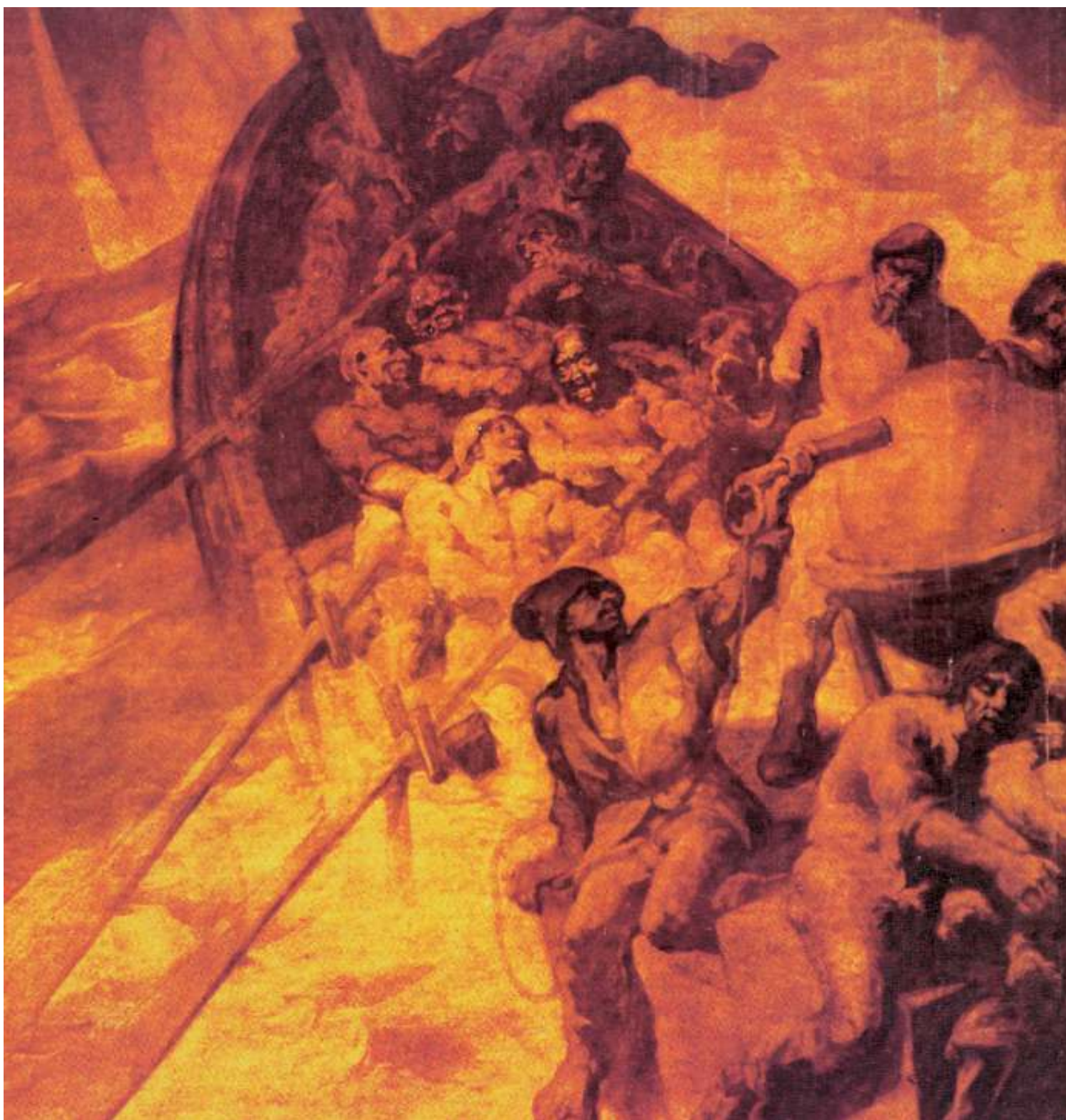


El huracán. / Urakana. Th. de Bry, *Grands voyages* 1595.



por JOSÉ IGNACIO TELLECHEA

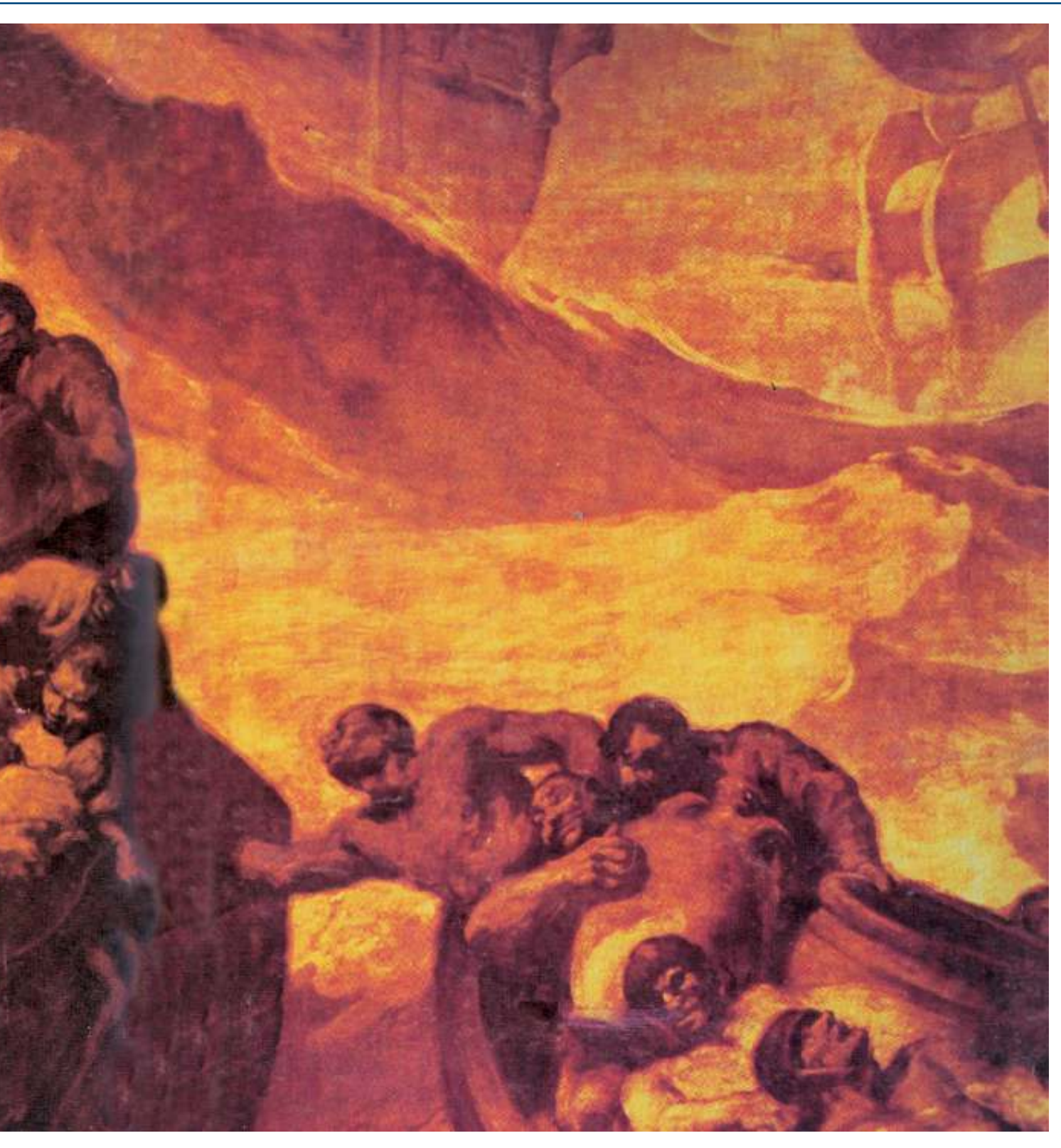
## HISTORIAS DE LA MAR





JOSE IGNACIO TELLETXEA

## ITSASOKO HISTORIAK

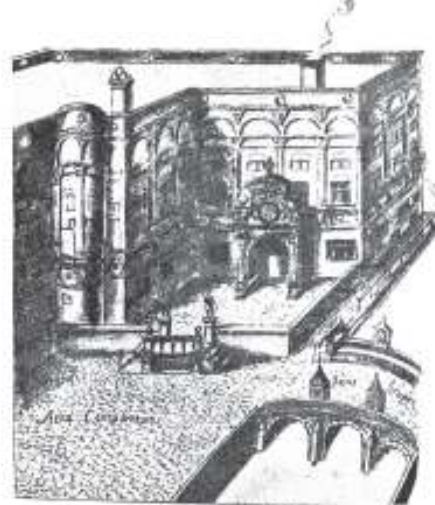






Bizkaiko Kontratazio Etxea  
Brujasen. XV. m.  
Casa de Contratación de Vizcaya  
en Brujas. s. XV.

Bizkaiko Kontratazio Etxearen egoitza Brujasen  
Hansa Teutonikoaren garaian. (Belgika).  
Sede de la Casa de Contratación  
de Vizcaya en Brujas en los tiempos  
de la Liga Hanse Hanseática. (Bélgica).



Consideratione de Vizcaya  
Tunc in Vltimo...  
Bilbao Año del 710.

Bilbao Año del 710.

Brujas.



## HISTORIAS EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS

### EN LA FACHADA ATLÁNTICA

#### Bilbao - Brujas

**B**

En 1300 Bilbao pasa de puebla a villa. El Nervión era el río más importante entre Pasaia y Santander y su rada debió ser lugar de anclaje seguro desde tiempos anteriores. La utilizan la Hansa teutónica y la del Cantábrico. Con el villazgo nace el Bilbao del futuro, en contraste con la Tierra Llana y con los banderizos, y pronto en contraste también con los demás puertos.

El crecimiento de la actividad comercial y el aumento de riqueza van consolidando su «democracia de comerciantes», mientras inicia una carrera en la consecución de privilegios. Su gobierno municipal va adquiriendo perfiles propios: los fieles de marcaderes pesarán en las funciones del Ayuntamiento y ganarán posiciones de poder. Banderizos y anteiglesias comarcanas le serán hostiles. La pequeña villa fue adquiriendo neto tinte comercial. El mar era su futuro. Se prohíbe disparar saeta y otras armas a los navíos pasantes, cortar amarras a los anclados, acosar o herir a maestros, mareantes y mercaderes.

Fuertes lazos comerciales con los mercaderes de Burgos contribuirían a dar a Bilbao una fuerza singular. Favorecido con la protección real, pronto adquirirá Bilbao gran relieve como centro neurálgico comercial y punto de confluencia de las ferias castellanas y las ciudades del Mar del Norte. Ya no es sólo el cabotaje por el Cantábrico, sino la extensión a Portugal, Andalucía, puertos de Aragón y Levante.

El hierro y sus derivados fueron uno de los componentes principales del comercio marítimo de Bilbao. El mar hacía posible que entre su población abundasen los ancleros, cerrajeros, claveteros, cabilleros, además de los espaderos y lombarderos. Y tanto o más que el hierro sostuvo su comercio por mar la exportación de las lanas de Castilla, absorbiendo casi totalmente su contratación.

La vieja Hermandad de la Marisma de Castilla (1296) abrió a los mareantes el horizonte de Francia e Inglaterra y los puertos del Mar del Norte. Ya para el siglo XIV era grande la pujanza naval de Bizkaia con Bilbao y las villas aforadas de Portugalete (1322), Lekeitio (1325) y Ondarroa, así como Bermeo y Plentzia.

## ITSAS EREMUKO HISTORIAK

### ATLANTIKOA AURREZ ARRE

#### Bilbo - Brujas

**B**

Bilbo 1300. urtean herri izatetik hiribildu izatera pasa zen. Nerbioi zen itsasadarrrik garrantzitsuena, Pasaia hasi eta Santander bitartean eta bere badiak ainguratoki segurua izan behar zuen lehenagotik ere, Hansa teutonikoak eta kantauriarrek erabili baitzuten. Hiribildu bilakatzearekin sortu zen etorkizuneko Bilbo, Lur Lauaren (Lur edegia) eta aldekoen kontrastean lehenik eta gainerako portuen kontrastean laster.

Merkataritzako jarduera garatzeak eta aberastasunak pila-tzeak «merkatarien demokrazia» sendogotu egin zuen, pribilegioak eskuratzeko lehiari heltzen dion bitartean. Bere ezaugarriak markatzen hasi zen udal-gobernua: merkatarien aldekoek indarra zuten Udalaren funtzioetan eta agintean aurrera egin zuten. Eskualdeetako bandokideek eta elizateak aurkari zituzten. Hiribildu txikiak gero eta merkataritza garbiagoa zuen. Itsasoa zen bere etorkizuna. Debekatu zegoen paseko ontziei geziak eta beste armak jaurtitzea, ainguraturik zirenei amarrak moztea nahiz itsas maisuak, marinela eta merkataritza erasotzea edo zauritzea.

Burgosko merkatariekin zituzten merkataritza-harreman handiek aparteko indarra eman zioten Bilbori. Erregearen babes lagun zuela, laster iritsi zen Bilbo merkataritzako gune nagusi eta Gaztelako eta Ipar Itsasoko hirietako merkatarien bilgune izatera. Tenore hartan Kantaurin zeharreko itsas-keitaz gain, Portugalera, Andaluziara nahiz Aragoi eta Levante aldeko portuetara iristen ziren.

Burdina eta burdinkiak izan ziren Bilboko itsas merkataritzako osagai nagusiak. Itsasoa zela-eta, biztanleriaren artean ugari ziren ainguragileak, sarrailagileak, iltzegileak, larakogileak, eta horiez gain, ezpatagileak eta bonbardagileak. Eta itsasoko merkataritzari burdinak bezainbat –edo gehiago– eutsi zion Gaztelako artilearen esportazioak, ia erabat bereganatu baitzuen kontratazio bidez.

Gaztelako Padurako Ermandade zaharrak (1296) Frantzia, Ingalaterra eta Ipar Itsasoko portuetarako aukera ematen zien nabigatzaileei. Handia zen XIV. menderako Bizkaiko ontzigintzak Bilborekin eta Portugalete (1322), Lekeitio (1325), Ondarroa, Bermeo, Gaminiz/Plentzia eta antzeko hiribildu forudunekin zuen lehia.



### La «Casa de Vizcaya» en Brujas

Esta prosperidad de Bilbao tuvo un símbolo: Brujas y su Casa de Vizcaya. Es una larga historia de afianzamiento, aún poco estudiada. Desde la óptica bilbaína, la clásica obra de Teófilo Guiard, *Historia del Consulado de Bilbao*, aporta no pocos datos.

Más no es sólo Bilbao el protagonista de esta historia, sino diversos puertos vascos de la que desde Flandes llamaban *Cote d'Espagne*. De 1350 data la detención de una nao llamada «San Juan de Lekeitio», con telas a cargo de Juan López de Arana.

Las naos agrupadas bajo nombre de Castilla comprendían las de Galicia, Asturias, Castilla la Vieja (Santander), Bizkaia y Vascos, comprendiéndose en esta última designación acaso guipuzcoanos, o puertos entre Hondarribia y Baiona.

Con el tiempo los vascos irían afianzando su personalidad dentro del complejo castellano y adquiriendo autonomía de corporación nacional, logrando ventajas, exenciones, paridad de trato y hasta imposiciones, logrando un cierto monopolio. En el Tratado de paces firmado en Brujas en 1443 con la Hansa teutónica cinco maestros de Bilbao figuran entre los cónsules y mercaderes de España. Conseguirán que los mercaderes de la Hansa no puedan embarcar en sus propios navíos, vinos y otras mercaderías compradas en la Rochela, sino en navíos españoles.

Ha salido el nombre de La Rochelle, como pudieran salir los de Nantes, Burdeos, Baiona, Rouen. Es que Brujas es símbolo y epicentro de un tráfico comercial con los puertos de la costa occidental francesa, con los puertos ingleses y con los del Báltico.

En la época se suceden treguas, convenios, protecciones recíprocas. Reciprocidad en tiempos de paz y de guerra. La *Confrérie de la Contratation*, afincada en los Franciscanos de Nantes, estrecha los lazos con Bilbao, otorgando a mareantes de uno y otro puerto condiciones de favor. Algo parecido puede decirse de la relación con Inglaterra.

Al abrigo inicialmente pues de los mareantes de Castilla, los vascos adquirirán personalidad propia y constituirán cuerpo aparte. Fueron ganando libertades y franquezas, formaron cofradía y asociación de mercaderes, y alcanzaron gobierno propio con cónsules propios, no sin tener que vencer rivalidades inevitables.

Bilbao llevaba la voz cantante, llegando a designarse cónsules de Bilbao indistintamente con los de Bizkaia. Por ello cuando se levantó a fines del siglo XV la Casa de Contratación de Vizcaya por privilegio otorgado por el magistrado de Brujas, para en ella tener las asambleas y residencia de la nación, Bilbao llevó ventaja en el dominio de la institución.

El *Praetorium Cantabricum*, hoy desaparecido, construido en puro estilo italiano y con suntuosa ornamentación, podía ostentar con orgullo la representación del poderío naval vasco.

Para seguir los avatares de este *Consulado de España* en Brujas, que más tarde vio nacer en su seno la *Casa de Contratación de Vizcaya*, disponemos del Cartulario del mismo editado por Gilliodts Van Severen (Brujas 1901-2),

### «Bizkaiko Etxea » Brujas-en

Bilboren oparotasun horrek sinbolo bat izan zuen: Brujas eta bere Bizkaiko Etxea. Oraindik gutxi aztertu den finkatze-historia luze bat da. Bilbotarren ikuspegitik, Teófilo Guiard-en *Historia del Consulado de Bilbao* lan klasikoak datu ugari ematen ditu.

Hala ere, historia horren protagonista ez da Bilbo bakarrik izan, baita Flandriako biztanleek Cote d'Espagne deitzen zioten leku hartako portu euskaldun asko ere. 1350. urtekoa da San Joan de Lekeitio izeneko itsasontziaren bahitura, Juan Lopez de Aranaren ardurako oihalak zituena.

Gaztelaren izenpean biltzen ziren itsasontziak Galizia, Asturias, Gaztela Zaharra (Santander), Bizkaia eta Vascoak —deitura horretan beharbada gipuzkoarrak sartzen ziren edo, Hondarribia eta Baiona arteko portuak—.

Denborarekin euskaldunen nortasuna sendotuz joan zen gaztelarren esparruaren barruan eta, aldi berean, nazio-korporazio gisa autonomia lortzen, abantailak, salbuespenak eta tratuan parekotasuna eskuratzen, eta, halakoxe monopolio bat lortuta, inposaketak egiten. Brujas-en Hansa teutonikoarekin izenpetutako Bakeen Itunean Bilboko bost maisu agertzen dira Espainiako kontsul eta merkatarien artean. Horien lorpena izango da Hansako merkatariak Arroxean erositako ardoa eta beste salgaiak beren itsasontzietan garraiatzeko partez, espainiar itsasontzietan garraiatzea.

Arroxela izena agertzen zaigu, Nantes, Bordele, Baiona, Rouen eta beste batzuk ager daitezkeen moduan. Brujas, izan ere, sinbolo eta epizentroa da Frantzia mendebaldeko, Ingalaterrako eta Baltikoko portuekin izandako merkantzia-trafikoan.

Garai horretan bat bestearen ondoren zetozen itunak, hitzarmenak eta bata bestearekiko babesak; bakealdian bezala liskaraldian. Nantesko Frantziskotarretan finkatutako *Confrérie de la Contratation*-ek harremanak estutzen ditu Bilborekin, portu bateko nahiz besteko nabigatzaileei aldeko baldintzak ezarriz. Antzeko kontuak esan daitezke Ingalaterrarekin izandako harremanei buruz ere.

Hala, hasieran Gaztelako nabigatzaileen babesean bazen ere, euskaldunek beren nortasuna finkatu zuten, eta aparteko multzo bilakatu. Askatasunak eta frankiziak irabazten hasi ziren, merkatarien kofradiak eta elkarteak sortu eta bere kontsulak zituen gobernuak lortu zituzten, lehia saihestezinak gainditzen ibili beharrik gabe.

Horretan, gainera jarri zen Bilbo eta, Bizkairako kontsulez aparte, beretzat beste batzuk izendatzera ere iritsi zen. Horregatik, abantaila zuen Bilbok XV. mendearen amaieran erakundearen agintean, Brujasko magistratuak emandako pribilegioz, biltzarrak egiteko eta egoitza izateko Bizkaiko Kontratazio Etxea eraiki zenean.

Gaur egun desagertua bada ere, italiar estilo garbian eta apaindura handiosez eraikitako *Praetorium Cantabricum* eraikinak airoski ager zezakeen euskaldunen itsasoko boterea.

Brujasko Espainiako Kontsulatu horren gorabeheren berri jakiteko, gerora Bizkaiko Kontratazio Etxeak bere baitatik sortzen ikusitako Kartularioa daukagu, Gilliodts Van Severen-ek (Brujas, 1901-2) argitaratu zuena. Hain zuzen ere, lan horretatik hartu zuen Karmelo Etxegaraik Brujasko Ar-



del que Carmelo de Echegaray extrajo la documentación referente al País Vasco en su Índice de documentos referentes a la Historia Vasca que se contienen en los Archivos de Brujas. No han sido explotadas debidamente estas ricas fuentes documentales. No es el menor de sus valores el brindarnos nombres propios en esta especie de historia anónima: apellidos vascos, filtrados por oídos flamencos. Véase una muestra:

1435. Jean Ochoa de Madoriega, Jean Roys de Ea, Sanche de la Ravery

1447. Jean Martínez de Guilescegy, Pierre de Mendare de Montrico

1448. Jehan Peris de Arsuriaga, Ochoa de Montrico, Marín de Aragusia, Ochoa Peres de Gayncha, Juan de Arturiaga, Martin Ivagnes de Tillace

1449. Jehan Peris de la Raury,

1450 Rodrigo de Semelso, Jean du Gaz, Martín Jean Darosteguy, Juan Ochoa de Madariaga, Juan Ruiz de Ea, Sancho de Larrauri, Juan Martínez de Gillestegi, Pedro Mendaro de Motrico, Juan Perez de Arzuriaga, Ochoa de Motrico maestro del «San Nicolás» de Deba, ¿Martín de Atangoitia?, Ochoa Pérez de Gainza, Juan de Arzuriaga, Martín Ibañez de Tellaache, Juan Pérez de Larrauri, maestro de un ballenero de Bermeo, Rodrigo de Zumelzu Juan de Ugaz (Ugarte?), Martín Juan de Arostegui, mercader que fleta el «Santa María de Bilbao»

En 1452, al firmarse en agosto las bases del Consulado de España en Brujas y sus relaciones con el de Bizkaia, la nómina de vascos se hace más abundante:

Darostiguy, Daramgury, Ivaugnes de Tillace, Dariola, Sanses de Savaille, Darana, Darcuriaga, Garcie Dariaga, Peris de la Cossa, Loppes Despalsa, Ivaugnes Desquicio, Peris de Sogase, Peris de Marquyna, Garcias de Goyvy, Darsteaga, Duriondo, Arostegui, Aranguren, Ibañez de Tellaache, Arriola, Sánchez de Zavala, Arana, Arzuriaga, García de Arriaga, Pérez de la Cosa, López de Epalza, Ibañez de Erquicia, Pérez de Zugaza, Pérez de Marquina, García de Goiri, Arteaga, Uriondo.

Menos desfigurados aparecen los Ortiz de Rotaache, Guillestegi, Bedia, Butrón, Zumárraga, Guezuraga, Aguirre, Sasiola, etc.

Todos ellos, en unión con los representantes de Burgos, establecieron notarialmente en el claustro franciscano de Brujas las formalidades sobre los llamados cónsules. Hay todavía un afán de unidad:

*«Que por la gracia de Dios de agora adelante sean todos unánimes y de una voluntad para todas las cosas que ovieren así a ofrendas como delante la ley, que en el tal caso cuando acaeciére que todos se catarán la cortesía el uno al otro que más podrán, porque todavía el más viejo de edad de los tales elegidos irán delante, y si capitán o capitanes de flota veniere, que vaya delante de todos los otros, que vayan como hermanos yuntamente».*

Todos se comprometían a sostener su capilla, «cuanto al aforamiento que sea en la capilla todos como hermanos, o en la iglesia o en el cementerio». También buscaban la concordia en el afletamiento de naves.

txiboan dagoen Euskal Herriari buruzko dokumentazioa, bere Euskal Historiari buruzko dokumentuen Aurkibiderako. Ez dira behar beste erabili dokumentu-iturri aberats horiek. Ez da gutxiestekoa historia anonimoa dirudien horretan partaide zirenen izen bereziak eskaintzea, flandestarren belarriek entzunda bezala. Hona hemen zenbait lagin:

1435. Jean Ochoa de Madoriega, Jean Roys de Ea, Sanche de la Ravery (Juan Otxoa de Madariaga, Juan Ruiz de Ea, Sancho de Larrauri).

1447. Jean Martínez de Guilescegy, Pierre de Mendare de Montrico (Juan Martínez de Gillestegi, Pedro Mendaro de Motriko).

1448. Jehan Peris de Arsuriaga, Ochoa de Montrico, Marín de Aragusia, Ochoa Peres de Gayncha, Juan de Arturiaga, Martin Ivagnes de Tillace (Juan Perez de Arzuriaga, Otxoa de Motriko, ¿Martín de Atangoitia?, Otxoa Perez de Gainza, Juan de Arzuriaga, Martín Ibañez de Tellaetxe)

1449. Jehan Peris de la Raury (Juan Perez de Larrauri)

1450 Rodrigo de Semelso, Jean du Gaz, Martín Jean Darosteguy (Rodrigo de Zumeltzu, Juan de Ugaz –Ugarte?–, Martín Juan de Arostegi)

1452ko abuztuan euskaldunen zerrenda asko luzatu zen, Brujasko Espainiako Kotsulatuaren oinarriak eta hark Bizkaikoarekin izan beharreko harremanak izenpetzerakoan:

Darostiguy, Daramgury, Ivaugnes de Tillace, Dariola, Sanses de Savaille, Darana, Darcuriaga, Garcie Dariaga, Peris de la Cossa, Loppes Despalsa, Ivaugnes Desquicio, Peris de Sogase, Peris de Marquyna, Garcias de Goyvy, Darsteaga, Duriondo, Arostegui, Aranguren, Ibañez de Tellaache, Arriola, Sanchez de Zavala, Arana, Arzuriaga, García de Arriaga, Pérez de la Cosa, Lopez de Epalza, Ibañez de Erquicia, Pérez de Zugaza, Pérez de Marquina, García de Goiri, Arteaga, Uriondo

Gutxiago trakesturik azaltzen dira honako hauek: Ortiz de Rotaache, Guillestegi, Bedia, Butron, Zumarraga, Guezuraga, Aguirre, Sasiola, etab.

Hauek denek finkatu zituzten kotsulei buruzko betebeharrak notarioen aurrean, Burgosko ordezkariekin bat eginda, Brujasko frantziskotarren klaustroan. Oraindik ere bazegoen batasun-gogo bat:

Denek ematen zuten beren kaperari eutsiko ziotenaren hitza «cuanto al aforamiento que sea en la capilla todos como hermanos, o en la iglesia o en el cementerio». Itsasontziak alokatzeko orduan ere adostasun bila zebiltzan denak.

## Una larga batalla

A pesar de estos gestos de concordia, los vascos pujaban por afirmarse y al año siguiente merecieron una reprimenda regia, cuyo texto resulta interesante:

*«Yo el Rey fago saber a vos los mis consules y mayordomos de la cofradía de los mercaderes de la muy noble cibdad de Burgos, cabeza de Castilla, mi Camara e a todos los maestros y patrones y mercaderos y otras personas de qualesquier de los mis reynos y señorios del Condado de Viscaya y de la provincia de Guipuzcoa, mis subditos y naturales que estades y estovieredes estantes en la villa de Brujas en Flandes, y a cada uno de vos, que a mi es fecha relacion que agora nuevamente algunos de vosotros a deservicio mio y con grande osadia y atrevimiento, a una capilla que tenedes en el monesterio de San Francisco de la dicha villa de Brujas queriades y queredes poner y pintar las armas de Viscaya en sumo de las mias armas reales de castillos y leones, y quitar las dichas mis armas que estan pintadas, y poner acima las dichas armas de Viscaya a la dicha capilla, de lo cual, si asy es, yo soy de vosotros mucho maravillado...»*

Para castigo y ejemplo de los que tal hicieron, manda el Rey que sin tardanza dejen todo en la forma que primeramente estaba, sin introducir innovación alguna.

La batalla entre vascos y burgaleses prosiguió y Enrique IV hubo de dirimirla a petición de partes. Las diferencias se planteaban en torno a la famosa capilla, cuya propiedad reclamaban los vizcaínos en razón a haberla edificado como lo atestiguaban las armas puestas de tiempo inmemorial, mientras los castellanos decían que era suya en razón de una supuesta donación, de posesión inmemorial y de que las armas vizcaínas estaban «en un retablo que algun viscaíno dio a la dicha capilla». Sin embargo, el litigio era más amplio y de fondo, sobre razón del nombre y facultades de los cónsules y procuradores y de cuestiones de precedencia ante el Rey de Francia y el Duque de Borgoña.

El pleito sobre títulos y derechos, litigado primero ante los burgomaestres y jueces de Brujas, había llegado a manos del Rey, quien, como soberano, decide conceder a vizcaínos y guipuzcoanos puedan elegir y nombrar hasta cuatro cónsules con el nombre o título que quisieren, delimitando las facultades a cada uno de los gremios de castellanos y vizcaínos, pero les incita a actuar juntos para defensa de derechos comunes y a proceder sin parcialidades «todos juntos unánimes y conformes», así como en el repartimiento de gastos. Y en el puntillo de honor de las armas, el Rey ordena que *«de presente sean lanzadas fuera qualesquier armas que en ella oy dia estan, eceptas las mis armas reales y las dichas armas de Vizcaya»*.

Diez años más tarde, el 6 de septiembre de 1465, se firmaba una concordia o concordato entre los llamados cónsules de España y los de Bizkaia y Gipuzkoa. Ochoa de Beci y Juan de Fagaza representaron a la parte vasca. En largo articulado se precisan las formas de tratar conjuntamente algunos asuntos

*«en la bolsa o plaza de los alemanes», el pago conjunto de privilegios alcanzados del Duque de Borgoña, el reparto del derecho de avería sobre mercancías extranjeras embarcadas en naos españolas. Curiosamente cargaban con la avería de lo embarcado en Andalucía los cónsules de Castilla, y los cónsules de Bizkaia y Gipuzkoa con lo embarcado «del puerto de Cartagena adelante fasta Levante».*

## Gudu luze bat

Adiskidetasun keinu horiek denak izanagatik, beren alde tinko lehiatzen ziren euskaldunei errieta egin zien erregeak hurrengo urtean, hona hemen testu interesgarri bat:

Hori egin zutenentzat zigor eta ikasgai gisa, Erregeak agindu zuen luzapenik gabe utzi zezatela dena lehen zegoen bezala, inongo berrikuntzarik egin gabe, alegia.

Euskaldunen eta burgostarren arteko borrokak aurrera egin zuen eta, bien eskariz, auzia Enrike IV.ak ebatzi behar izan zuen. Kapera sonatu hari buruzkoa zen auzia, izan ere, bizkaitarrek haren jabetza eskatzen zuten, antzinatek jarrita zegoen armarria lekukotzat hartuta; gaztelarrek, aldiz, antzinatek beraiena zela esaten zuten, delako dohaintza bidez jasotakoa, eta Bizkaiko armarria «bizkaitarren batek kaperarako emandako erretaula batean» zegoela argudiatuz. Hala ere, auzia askoz ere zabalagoa eta sakonagoa zen, kontsulen eta prokuradoreen izenak eta gaitasunak ziren eztabaidagai eta Frantziako Erregearen eta Borgoinako Dukearen aurrean lehenatasuna zuten gaiak.

Tituluei eta eskubideei buruzko auzia, lehenik Brujasko burgumaisu edo alkatearen eta epaileen aurrera eraman zena, Erregeren eskuetara iritsi zen eta honek, erregea zen aldetik, bizkaitar eta gipuzkoarrei beraiek nahi duten izen edo titulua izango zuten lau kontsul aukeratzeko eskubidea ematea erabakitzen zuen, gaztelarren eta bizkaitarren gremio bakoitzari ahalmenak mugatuta, baina, eskubide komunak defendatzeko «denak elkarren iritzi bereko eta adostasunean» elkaturik eta gastuak banatzerakoan alderdikeriarik gabe jokatzera bultzatzen. Eta hauxe da armarrien ohoreari buruzkoan erregeren agindua: *«de presente sean lanzadas fuera qualesquier armas que en ella oy dia estan, eceptas las mis armas reales y las dichas armas de Vizcaya»*.

Hamar urte beranduago, 1465eko irailaren 6an, konkordia edo konkordatu bat sinatu zen Espainiako kontsul eta Bizkaiko zein Gipuzkoako kontsul deitzen zitzaienten artean. Otxoa de Bezi eta Juan de Fagaza izan ziren euskaldunen ordezkari. Artikulu luze batean zehazten dira elkaturik

En 1485 es Fernando el Católico el que decide sobre la jurisdicción y derechos de los cónsules castellanos y vascos de Brujas.

En 1493, por fin, se llegaba a una Carta de privilegios otorgada por el magistrado de Brujas para la nación de Bizkaia, con 51 artículos. Efecto de la nueva situación sería la construcción de la Casa de Contratación de Vizcaya y de la *Place des Biscayens*.

### Una historia de discordias y acuerdos

- Felipe el Hermoso confirmaría los privilegios antiguos de Luis de Nevers y de Carlos el Temerario a los «*marchands d'Espagne, de Castille et de Biscaye*» (1497),
- Fernando el Católico prorrogará las treguas y seguridades concluidas entre los cónsules de Castilla y de Bizkaia con los Oosterlinas y mercaderes de Alemania. (Aún queda en el casco viejo de Donostia una Calle de Esterlines, con fuerte poder de evocación histórica).
- María de Luxemburgo moderaba las tasas otorgadas a los cónsules de las naciones de España y Bizkaia (1502).
- Seguiría el debate sobre la posesión de la capilla de la Santa Cruz en los franciscanos de Brujas, donde los vascos guardaban archivados sus privilegios.

### Guerras y paces, treguas y represalias

Claro que el ámbito de expansión natural de nuestra marina era el Atlántico y en tal teatro incidirían sobre ella los condicionamientos políticos a que antes aludíamos. Por ello, en tal ámbito no todo fue pescar y trajinar, sino también combatir.

En 1405 disponía Enrique III ayudar al Rey francés contra Inglaterra y no pocas fueron las naos vizcaínas y guipuzcoanas que engrosaron la flota de Castilla, bajo el mando de un Ruiz de Abendaño, que procuró ante todo proteger las naves comerciales que iban a Flandes, y de un Pero Niño que quiso dañar los intereses de Inglaterra.

El mar se hacía peligroso y las Cortes de Toledo de 1436 se quejaban de la gran falta de navíos grandes y de que las comerciales no se protegiesen mutuamente y navegasen juntas para su mejor amparo.

Unos años más tarde (1418) es el Rey de Francia quien pide la ayuda de una Armada. Gipuzkoa prestó notable contribución, atacando a Baiona y Donibane Lohitzune (San Juan de Luz), puertos ingleses. El debaterra Ruiz de Irarrazabal acudió con sus naos y cincuenta hombres y ganó con su gesta el prebostazgo de la villa, como anteriormente ganaran igual merced en Donostia los gascones Le Mans por su actuación en el Sur.

Guerra y paz, alianzas y treguas, convierten en aventura la vida de los que arrostran el mar. La aparatosa batalla de grandes naos vascas en aguas del Támesis, en Winchelsea (1351), en que no les fue tan bien, fue seguida de una honrosa paz con Eduardo III.

1485ean Fernando Katolikoak hartzen ditu Brujasko kontsul gaztelauen eta euskaldunen jurisdizioari eta eskubideei buruko erabakiak.

Azkenean, 1493an, Bizkaiko nazioentzat, pribilegioei buruzko 51 artikuluko Gutun bat eman zuen Brujasko magistratuak. Egoera berriaren ondorioa izan zen Bizkaiko Kontratazio Etxea eta *Place des Biscayens* eraikitzea.

### Historiak aurrera jarraitu zuen desadostasun eta hitzarmenekin

- Felipe Ederrak berretsi egin zituen antzinako pribilegioak, Luis Neverskoak eta Karlos Izukaitzak «*marchands d'Espagne, de Castille et de Biscaye*» (1497) haiei emandakoak.
- Fernando Katolikoak luzatu egin zituen tregoak eta segurtasunak, Gaztelako eta Bizkaiko kontsulek Alemaniako Oster eta merkatariekin amaiturik zeudenak (Bada oraindik Donostiako Alderdi Zaharrean, Esterlines izeneko kale bat, oroitzapen historikoak sortzeko indar handia duena).
- Maria Luxenburgokoak neurtzen zituen Espainia eta Bizkaiko kontsulei emandako tasak (1502).
- Aurrera jarraitzen zuen Brujasko frantziskotarren Santa Kruz kaperaren jabetzari buruzko eztabaidek, euskaldunek beren pribilegioak artxibaturik zituzteneko kaperarenak.

### Gerra eta bakea, tregoak eta errepresaliak

Argi dago gure nabigazioaren esparru naturala Atlantikoa zela hedapenerako, eta antzezleku haren gain eragina izango zuten lehen aipatzen genituen baldintza politikoei. Horregatik, esparru hartan dena ez zen arrantza eta harat-honat ibiltzea, baita borroka egitea ere.

1405ean Henrike III.ak Ingalaterrari aurka egiten Frantziako Erregeari laguntzeko agindu zuen eta Gaztelako ontzidi hura ederki ugaldtu zen Bizkaiko eta Gipuzkoako itsasontziekin, batez ere Flandriara zihoazen merkataritzako ontziak eta Ingalaterrako interesak kaltetu nahian ibili zen Pero Niño bat babesten saiatu zen Ruiz de Abendaño baten agindupean.

Itsasoa gero eta arriskutsuagoa zen eta 1436an Toledoko Gorteak kexu ziren: ontzi handi askorik ez zutelako, eta elkarri hobeto laguntzeko batzuek eta besteek ez zutelako elkarren babesean nabigatzen.

Urte batzuk beranduago, 1418an, Frantziako Erregeak Gipuzkoako itsas armada bati eskatzen dio laguntza. Gipuzkoak asko lagundu zuen orduko hartan, eraso eginez ingelesten portu ziren Baionari eta Donibane-Lohitzuneri. Ruiz de Irarrazabal debarrak bere ontziekin eta berrogeita hamar gizonekin jo zuen harengana eta bere balentriagatik hiribilduko probestutza irabazi zuen, Donostian lehenago Hegoaldean izandako jokaeragatik Le Mans gaskoiek irabazi zuten mesede bera.

Gerrak eta bakeak, itunek eta tregoek, abentura bihurtzen dute itsasoari aurka egiten ausartzen direnen bizitza. 1351n, Winchelsean, Tamesisko uretan euskal itsasontzi handien —ez zitzairen oso ongi joan— bataila ikaragarriak Eduardo III. arekin bake itun ohoragarri bat ekarri zuen ondorioz.



Hay concordias entre Gipuzkoa y Bretaña, tratados con Biarritz y Baiona, hermanamientos entre Donostia-San Sebastián, Getaria y Mutriku, acuerdos con la Liga Hanseática.

La clásica obra de Rymer, *Foedera, convenciones...* (Londres) documenta auténticos tratados de paz de Gipuzkoa con Inglaterra. Un Juan de Amézqueta traerá la embajada inglesa ante Juan II de Castilla y volverá a Inglaterra llevando a los castellanos.

#### *Cambio de signo*

El tablero internacional cambia de signo después de mediado el siglo XV, cuando se produzca una aproximación entre Castilla e Inglaterra y un distanciamiento y hasta antagonismo creciente con Francia.

- En 1468 Enrique IV de Castilla solicita a la Armada vizcaína y guipuzcoana para combatir a Francia con Inglaterra.
- A principios del siglo XVI una flota vasca traerá a Pasaia a los diez mil soldados ingleses de Dorset que pretenden reconquistar Baiona.

#### «Anónimos» con nombre y apellido

Siguen apareciendo apellidos vascos en la contratación y transporte de hierro, en pleitos de pagos, en responsabilidades compartidas de maestros o dueños de naves: Martín de Beitia, Ochoa de Larralde, Francisco de Arbieto, Juan de Arbolancha, Fortún Martínez de Mondragón.

Las transcripciones de nuestros apellidos nos rompen la vista:

1514 Jehan Spores Darguille  
 Jehan Martino de Luchame  
 Jehan de Soucha  
 Jehan de Mindiette

1522 Sancho de Bilbao  
 Jehan de Legissemont  
 Pierre de Ryola  
 Juan Pérez de Ercilla  
 Juan Martínez de Luchana  
 Juan de Sertucha  
 Juan de Mendieta  
 Juan de Legizamón  
 Pedro de Arriola

No sale mal librado Martín de Olocaresquieta (Ollocarizqueta). Limpios fonéticamente resultan Martín y Alonso de Salinas, hijos de Juan y Alonso de la Ravessue (Larrabezua); Jehan Martin de Lugerra, voysin de la ville de Ust, es Martín de Luzarra, vecino de Deusto.

Pase que Matanche sea Matienzo, Isonsa sea Isunza, Mouxica sea Mújica, Dragourto sea Agurto, Yangaas sea Yanguas, Daguiera sea de Aguirre, Dolave sea De Olave, etc...

Badaude Gipuzkoa eta Britainiaren arteko itunak, Miarritze eta Baionarekin tratua, Donostia, Getaria eta Mutrikurekin senidetzeak, Hansa teutonikoarekin akordioak. Rymer-en *Foedera, convenciones...* obra klasikoak (Londres) Gipuzkoak eta Ingalaterrak egin zituen bake-akordio benetakoen dokumentuak ditu. Juan de Amezqueta deritzon batek Gaztelako Juan II.aren aurrera ekarri zuen enbaxada ingelesa eta Ingalaterrara Gaztelakoekin itzuliko zen.

#### *Zeinu aldaketa*

Nazioarteko jokalekua zeinuz aldatu zen XV. mendean erditik aurrera, Gaztela eta Ingalaterra elkarrengana hurbildu eta Frantziarekin urrundu eta gehiagora zihoan aurkakotasuna gertatzen.

- 1468an Gaztelako Henrike IV.ak Bizkaiko eta Gipuzkoako Armadari laguntza eskatu zion Frantziaren aurka Ingalaterrarekin borroka egiteko.
- XVI. mendean euskal ontzidi batek Pasaiara Dorset-eko hamar mila soldadu ekarri zituen, Baiona konkistatzeko asmoz.

#### «Arruntak» izen eta abizenez

Euskal abizen gehiago agertuko dira: burdinaren kontratazioan eta garraioan, ordainketa-auzietan, erantzukizunetan partaide ziren itsasontzien maisu edo jabeenak: Martin de Beitia, Otxoa de Larralde, Francisco de Arbieto, Juan de Arbolantxa, Fortun Martinez de Mondragón.

Min ematen die begiei gure abizenen transkripzio horiek:

Estamos ya en pleno siglo XVI, cuando el comercio por mar presentaba otras incitaciones.

### Los navarros

Mas, antes de dejar Flandes, digamos que en 1530 fue erigido en Brujas un consulado de Navarra, a petición de Pedro y Miguel Dardare (¿Ardanaz?), Miguel de Lumbier, Antonio de Aguerre y Juan de Larriete o Arrieta.

En nombre de mercaderes navarros que frecuentaban la villa de Brujas pedían favor para su comercio y se proponían edificar una bella capilla y claustro en los Agustinos de Brujas. La ciudad accedió a la petición y les permitió traer sus lanas y otras mercaderías, concediendo a los navarros los privilegios y franquicias de los mercaderes de Aragón y Cataluña y la facultad de tener su consulado, a ejemplo de los de España, Bizkaia y Aragón. El Emperador ratificó las concesiones de la ciudad en Gante el 20 de junio de 1532.

Bete-betean sartuak gaude XVI. mendean, hain zuzen ere, itsasoko merkataritzak beste zirikaldi batzuk eskaintzen zituen garaian.

### Nafarrak

Baina, Flandria utzi aurretik, esan dezagun Brujasen 1530ean Nafarroako kontsuletzea eraiki zela, honako hauen eskariz: Pedro eta Miguel Dardare (Ardanaz?), Miguel de Lumbier, Antonio de Agerre eta Juan de Larriete edo Arrieta.

Brujasko hiribildura sarritan joaten ziren eta Nafarroako merkatarien izenean laguntza eskatzen zuten merkataritzarako; kapera eta klaustro polit bat eraikitzeko asmotan ziren Brujasko Agustindarretan. Baietsi zuen hiriak eskaria eta artilea eta beste salgaiak ekartzen utzi zien nafarrei, eta, horrez gain, Aragoi eta Kataluniako merkatarien pribilegioak eta frankiziak eman zizkien eta, Espainia, Bizkaia eta Aragoiren antzera, kontsulatu bat edukitzeko eskubidea. Enperadoreak Ganten berretsi zituen hiriaren emakidak 1532ko ekainaren 20an.



Lisboa.





Fachada Atlántica / Atlantikoa aurrez aurre.





Carta que representa los países del Septentrión / Iparreko herrialdeak adierazten dituen mapa.



Mapa del Islario de Alfonso de Santa Cruz / Uharteen mapa Alfonso Santa Cruz-ena.





Bilbao / Bilbo.



Hondarrabia.



EUSKALDUNEN PRESENTZIA ITSAS EREMUETAN



Santander.



Donostia - San Sebastián.





Burdeos/Bordele



Le Havre, 1583.



EUSKALDUNEN PRESENTZIA ITSAS EREMUETAN

La Rochelle /Arroxela.



La Rochelle /Arroxela.



Rouen.





Londres y el Támesis. Siglo XV / Londres eta Tamesis. XV. m.







Londres.

Londres, 1650.

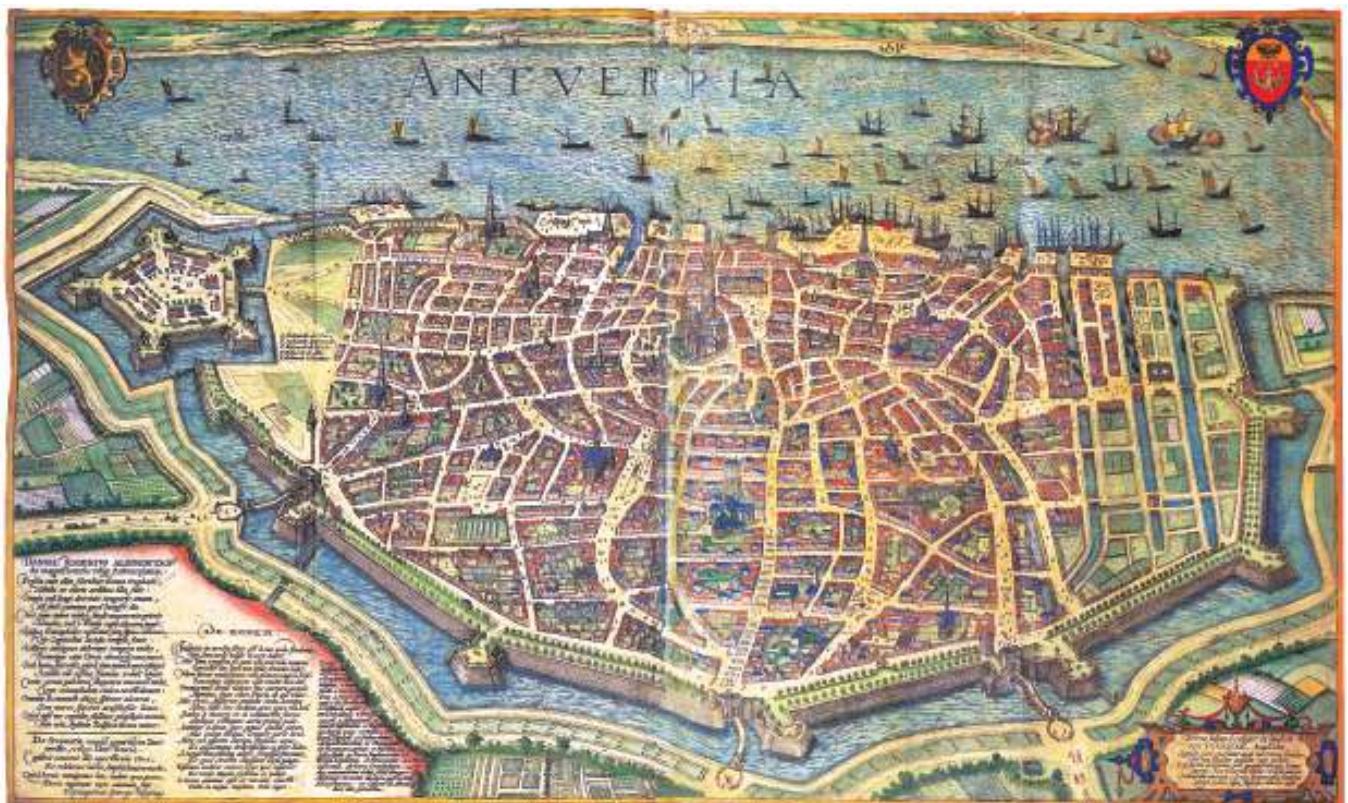






Rotterdam (Holanda).

Amberes (Bélgica) hacia 1570. / Anberes (Belgika) 1570. urte aldera.







Amsterdam (Holanda).







Hamburgo (Alemania).



Puerto de Amsterdam, 1680 / Amsterdam-eko portua, 1680.





Gdansk (Polonia).



EREMU - PORTU ESKANDINABIARRAK ETA BALTIKOAK.



Riga (Letonia).



Helsingborg (Suecia / Suedia)



Bergen (Noruega) / Spitsbergen (Noruegia).





Estocolmo (Suecia / Suedia).



Malmö (Suecia / Suedia).



Estocolmo (Suecia) / Stockholm (Suedia).



## EN EL MEDITERRÁNEO

### Hacia el Sur y Levante. Comercio y guerra

Mucho menos documentada –y estudiada– que nuestra expansión marítima hacia el Norte lo está la irradiación hacia los puertos del Cantábrico, Portugal, Sevilla y el Mediterráneo.

Es conocida la temprana participación vasca, junto a otras naves del Cantábrico, en la conquista de Sevilla por el Almirante Bonifaz. El Rey San Fernando le encargó organizara una flota en los puertos de la mar de Bizkaia: *«Mandó luego a tornar a priesa a que fuese a guisar naves e galeras a Vizcaya e la mayor flota que pudiese e mejor guisada, e que viniese con ella para Sevilla»*.

Hay que suponer que donde se podía «guisar» una flota en 1247 es porque previamente la había. Sabemos que en ella se distinguió el guipuzcoano Peregrín de Uranzu, premiado con mercedes reales.

En general, el éxito de la flota que conquistó Sevilla y el comportamiento de los vascos en ella, les abrieron nuevo camino. Lo repetirían para fines bélicos en el mismo siglo XIII en acciones navales contra los marroquíes (1284 y 1292) y en la toma de Gibraltar.

Además, en los años de paz fueron estableciendo relaciones comerciales con la ciudad conquistada, al tiempo que genoveses, catalanes y florentinos. Un horizonte nuevo se abría a sus empresas comerciales, favorecidas por la protección regia. El impulso dado a la Marina por Alfonso X, Sancho IV o Alfonso XI fue notable y fomentó la construcción de barcos y los servicios de estos.

### Los servicios a la corona

Lo que ocurre es que los «servicios» a la corona, que irán adquiriendo importancia fundamental, no se inscriben en el área más libre y autónoma del comercio con el Norte o Sur, sino en la del poderío naval, las acciones bélicas y el contexto internacional. El impulso dado al comercio y a la política exterior por los Trastámaras, Reyes de Castilla, va a dar nuevas oportunidades a la marina vasca, que en algunos autores queda excesivamente diluida bajo el término de la Marina de Castilla, o de la Castilla septentrional. Sin menospreciar la parte que cabe a los efectivos de los puertos santanderinos, asturianos y gallegos, es legítimo que subrayemos algunos episodios en que la participación específicamente vasca fue notable. El marco geográfico-político es amplio.

La ancha Castilla se asomaba al mar en todo el Norte atlántico, en el Sur atlántico (Sevilla) y aun al otro lado del Estrecho, en la ancha franja mediterránea que comprendía todo el Sur, con el importante puerto de Cartagena, hasta los confines del Reino de Aragón.

Desde el punto de vista político, no hay que olvidar la célebre guerra de los Cien Años y la larga alianza de Castilla con Francia, enfrentada a Inglaterra, que confinaba con Gipuzkoa (Castilla) en sus dominios de la Guyena (Baiona). Dentro de estas coordenadas se explica la aportación marinera vasca durante dos siglos.

## MEDITERRANEOAN

### Hegoaldera eta Levante aldera

Askoz dokumentu –eta ikerketa– gutxiagotan azaltzen dira Kantauri, Portugal, Sevilla eta Mediterraneoko portuetara egindako joan-etorriez, Iparraldeko itsasoetara egindakoez baino.

Ezaguna da Bonifaz almirantearen aginduetara, Kantauriko beste ontzi batzuekin batera, euskaldunen parte hartze goiztiarra Sevillaren konkistan. Fernando Katoliko Erregeak ontzidi bat antola zezala agindu zion Bonifazi Bizkaiko itsasoko portuetan: *«Mandó luego a tornar a priesa a que fuese a guisar naves e galeras a Vizcaya e la mayor flota que pudiese e mejor guisada, e que viniese con ella para Sevilla»*.

Uste izatekoa da ontzidi bat 1247an *guisar* edo antola badaiteke, lehendik bazegoelako izango dela. Jakin badakigu Peregrin Uranzu gipuzkoarra nabarmendu zela gatazka hartan, eta erregeren emaitzak izan zituela sari.

Orokorrean, bide berriak ireki zizkien Sevilla konkistatu zuen ontzidiaren garaipenak eta euskaldunek han izandako joaerak. Eta erabili ere gerra-helburuetarako erabili zituzten berriro XIII. mendean bertan: marokoarren aurkako itsas ekinzetan (1284ean eta 1292an) eta Gibraltarrez jabetzen.

Gainera, bake urteetan konkistatutako hiribilduarekin merkataritza-harremanak finkatzen jardun zuten, genobarrekin, katalanekin eta florentziarrekin batera. Aukera berriak ziren haien merkataritza-ekimenentzat, erregearen babesa baitzuten haietan. Handia izan zen Alfontso X.ak, Antso IV.ak edo Alfontso XI.ak itsas armadari emandako bultzada, eta ontzigintza nahiz zerbitzuak sustatu zituzten.

### Koroaren zerbitzura

Alabaina, koroaren «zerbitzura» jardutea, funtsezko garrantzia hartzen joan bazen ere, ez zen izan Ipar edo Hegoako merkataritzaren alorrik aske eta autonomoenean izena ematea, baizik beste alor batean jardutea zen, ontzidien boterean, gerra ekinzetan eta nazioarteko testuinguruan. Merkataritzari eta kanpo-politikari Trastamaratarrek, Gaztelako Errege-Erreginek emandako bultzadak aukera berriak emango dizkio Euskaldunen ontzidiari, –zenbait idazleren lanetan– Gaztelako ontzidia edo Iparreko Gaztelaren ontzidia izenpean ezkatutuegi gelditzen denari. Zilegi bekigu euskaldunen parte-hartze espezifikoaren zenbait pasarte azpimarratzea Santanderko, Asturiasko eta Galiziako portuetako efektiboek dagokien zatia gutxietsi gabe.

Zabala da esparru geografiko-politiko. Gaztela handiak honako puntu hauek zituen itsasoratzeke: Iparralde atlantiar osoa, Hegoalde atlantiarra (Sevilla) nahiz, Gibraltarreko itsasartearen bestaldean, Hegoalde osoa hartzen zuen zerrenda mediterranean zabala, Cartagenako portu garrantzitsua hartuta, Aragoiko Erresumaren mugetaraino.

Ikuspegi politikotik ez da ahaztu behar Ehun Urteko gerra ospetsua eta, Gaztelak, Ingalaterrarekin liskarretan zebilela Frantziarekin egindako itun luzea; mugakide zuen honen Gipuzkoa (Gaztela) Guyanako (Baiona) haren agindupeko lurretan. Koordenatu horien barruan ulertu egiten da marinel euskaldunen bi mendeetako ekarpena.



Ciñéndonos al Sur podemos mencionar la presencia de la marina vasca en la gran flota norteña comandada por Rubín de Bracamonte (1407) que luchó contra los moros en el Estrecho, alcanzando victoria. «E vinieronle de Vizcaya seis naos con asaz buena gente», marinos y soldados, entre los que se encontraba Diego Díaz de Aguirre, de linaje de Busturia.

En 1412 naos guipuzcoanas, vizcaínas y de las Cuatro Villas se agregan a la expedición del Rey de Portugal a Ceuta y Canarias.

Más nos sorprenderá el saber que cuando Marsella fue saqueada por Alfonso V de Aragón en 1423, los marseleses contaron con los servicios de marinos vascos en gran número.

Aunque limitada, la presencia de naos vascas en el comercio mediterráneo está atestiguada, sea en puertos de Levante (Valencia, Barcelona), sea en puertos italianos.

Es preciso recoger noticias sueltas en obras poco accesibles y cuya temática nos parece alejada, como en la de E. Barattier-F. Raynaud, *Histoire du commerce de Marseille* (Paris 1951). Comerciantes, y a veces piratas, los castellanos —y entre ellos los vascos— aparecen en el Mediterráneo como antagonistas de los aragoneses.

En 1403 data Labayru el nacimiento de un gremio de marinos y comerciantes vascos en Cádiz que regulaba la navegación por el Poniente; ciertamente en 1500 era institución antigua y consolidada.

Y ya a fines del XIV se conoce la incursión de una flota vasca en las Canarias, que trajo a la Península cuantioso botín y prisioneros, abriendo paso a la conquista definitiva en el siglo XV.

### En continuos sobresaltos

La tensión y la lucha convierten al hombre de mar en hombre peleón que se toma la justicia por su mano. No falta documentación sobre represalias, toma de barcos con sus cargamentos, retenciones en puertos, que dejan alguna constancia en las posteriores reclamaciones diplomáticas. La vida en el mar se convierte en continuo sobresalto, y con resultados alternos y a veces inesperados.

En momentos de paz entre Portugal y Castilla, Martín Sánchez de Arbolancha —apellido vizcaíno muy sonado en gestas de mar— se verá sorprendido por genoveses, que toman su nave y echan al mar a Arbolancha y trescientos hombres. Conocemos los nombres de algunos: Martínez de Zugasti, Juan Sánchez de Asua, Pedro Díaz de Plencia, Juan de Lacabex, Sancho y Ortuño de Susunaga.... «*e otros muchos buenos omes de todos los cuatro solares de Vizcaya y de la Encartación*». Es el tributo, incontable, de vidas.

### Actividades marineras de Bizkaia

Más la industria naviera y la marinería seguían en auge, apoyadas por mercaderes, maestros, armadores, o esa figura mixta del maestro-dueño de la nave. Los astilleros de la costa siguen y aumentan su actividad.

- En Bilbao sobresalen los Cordillas, Basurto de Acha, Zurbarán.

Hegoaldera etorrita, Iparreko ontzidi handian euskal marinelek presentzia aipatu behar dugu, Rubin Bracamonte (1407) armada-buru zela, Gibraltarko itsasartean mairuen aurka borrokatu eta garaipena eskuratu zuena. «*E vinieronle de Vizcaya seis naos con asaz buena gente*», marinel eta soldadu haien artean zegoen, besteak beste, Diego Diaz de Agirre Busturiako leinukoa.

Gipuzkoa, Bizkaia eta Lau Hiribilduko itsasontziak 1412an Ceuta eta Kanariar Uharteetara zihoan Portugalgo Erregearen espedizioekin elkartu ziren.

Harrigarriagoa gertatuko zaigu jakitea euskal marinel askok jardun zuela marseillarren zerbitzuan, Aragoiko Alfontso V.ak 1423an Marseilla arpilatu zuenean.

Mediterraneoko merkataritzan euskal itsasontzien presentzia mugatua bada ere, hantxe daude testigantzak: Levanteko portuetan (Valentzia, Bartzelona) eta Italiako portuetan. Haien berri solteak oso eskuragarri ez diren lanetan bilatu behar dira, urrutiko gaiak iruditzen zaizkigunetan, E. Barattier eta F. Raynaud-en *Histoire du commerce de Marseille* (Paris 1951) obraren antzekoetan. Merkatariak eta batzuetan piratak, gaztelarrak —eta euskaldunak haien artean— aragoarren kontrako gisa agertzen dira Mediterraneoan.

Euskal marineken eta merkatarien gremioaren sorrera 1403an jartzen du Labairuk. Cadizek nabigazioa Mendebaldetik erregulatzen zuen; halaxe da, 1500erako, antzinatik ondo finkatu erakunde bat zen.

XIV. mendearen amaieran Kanariar Uharteetan sartu zen euskal ontzidi baten berria ezaguna da, agidanean presoak eta harrapakin ugari ekarri zituen Penintsulara, XV. mendean behin betiko konkistari bide emanaz.

### Etengabeko izu-ikaraz

Tentsioak eta borrokak liskarzale bilakatzen du itsasgizona, justizia bere kabuz egin zale. Dokumentuetan azaltzen dira makina bat errepresalia, kargamentu eta guzti hartutako itsasontziak, portuetan atxikitzeak, ondorengo erreklamazio diplomatikoetan jasota geratzen direnak. Izualdiz betea gertatzen da itsasoko bizimodua; txandakakoak izaten dira ondorioak eta batzuetan ustekabeak.

Portugal eta Gaztelaren arteko bakealdian, Martín Sánchez de Arbolantxa —itsas balentzietan oso ezaguna da abizen bizkaitar hori— genobarrek ustekabe harrapatu zuten, eta bere ontziaz jabeturik, Arbolantxa eta hirurehun gizon itsasora bota zituzten. Haietako batzuen izenak dakizkigu: Martínez de Zugasti, Juan Sánchez de Asua, Pedro Díaz de Plentzia, Juan de Lacabex, Sancho Ortuño de Susunaga... «*e otros muchos buenos omes de todos los cuatro solares de Vizcaya y de la Encartación*». Bizi-zergak kontagaitzak dira.

### Bizkaiko itsas jarduerak

Hala ere, ontzigintza eta marineken lanbideak indarrean daude, babes eta berme dituzte merkatarien, maisuen, armadore edo ontzi jabearen maisu-jabe irudi horiek. Kostaldeko ontziolek aurrera egiten dute, jarduerak gehituz.

- Hauek ziren Bilbon gailendu zirenak: Cordillas, Basurto de Acha, Zurbarán.

- De Deusto era el maestre Juan Martínez de la Plaza, a quien los portugueses embargan su nao y la traen a Bilbao, siendo reclamada por los mercaderes Juan Pérez de Lardazábal y Martín Pérez de Salcedo.

En una hoja intercalada en las *Antigüedades de Vizcaya*, sin fecha, pero que Labayru la intercala entre los años 1428-32 se dice que en la anteiglesia de Deusto se contaron diez y siete vecinos dueños de naves que sirvieron a los Reyes. Tristeza y orgullo se entremezclan en esta doble apostilla que sigue: en la faena del mar «*se ha consumido la flor de la tierra y los ha comido el mar*»; pero la ufanía de poseer buenos astilleros y aparejo de muchas naos se cierra con esta pincelada satisfecha: en su ría «*se pueden poner cien naos en la canal del río, sin que la una haga perjuicio a la otra*».

- Deustokoa, Juan Martinez de la Plaza maisua zen portugaldarrek itsasontzia bahitu eta Bilbora ekarri zioten, eta Juan Perez de Lardazabal eta Martin Perez de Salcedo merkatariek erreklamatu zuten.

Bizkaiko Antigoaletan, tartean sartuta azaldu den orri batean –datarik gabekoa da baina Labairuk 1428-32 bitartean kokatzen du– honela dio: Deustuko elizatean Erregeren zerbitzuan ibili ziren hamazazpi ontzi-jabe zenbatu ziren. Tristura eta harrotasuna nahasten dira, ondorengo azken ohar bikoitzen honetan: «*se ha consumido la flor de la tierra y los ha comido el mar*»; baina ontziola onak eta itsasontzi askoren aparailuak edukitzearen harrotasunak atseginez esanarazten du: itsasadar hartan «*se pueden poner cien naos en la canal del río, sin que la una haga perjuicio a la otra*».





Sevilla en el último tercio del s. XVI. / Sevilla XVI. mendeko azken herenean. Sánchez Coello.







Barcelona en 1567 / Bartzelona 1567.ean.



Cádiz.



Sevilla.



EUSKALDUNEN PRESENTZIA ITSAS EREMUETAN



Cartagena (Texeira, 1634).

Sevilla.







Marsella.



Messina.



EUSKALDUNEN PRESENTZIA ITSAS EREMUETAN



Génova/ Genoba.



Tarento.





Génova / Genoba.



Nápoles / Napoli.





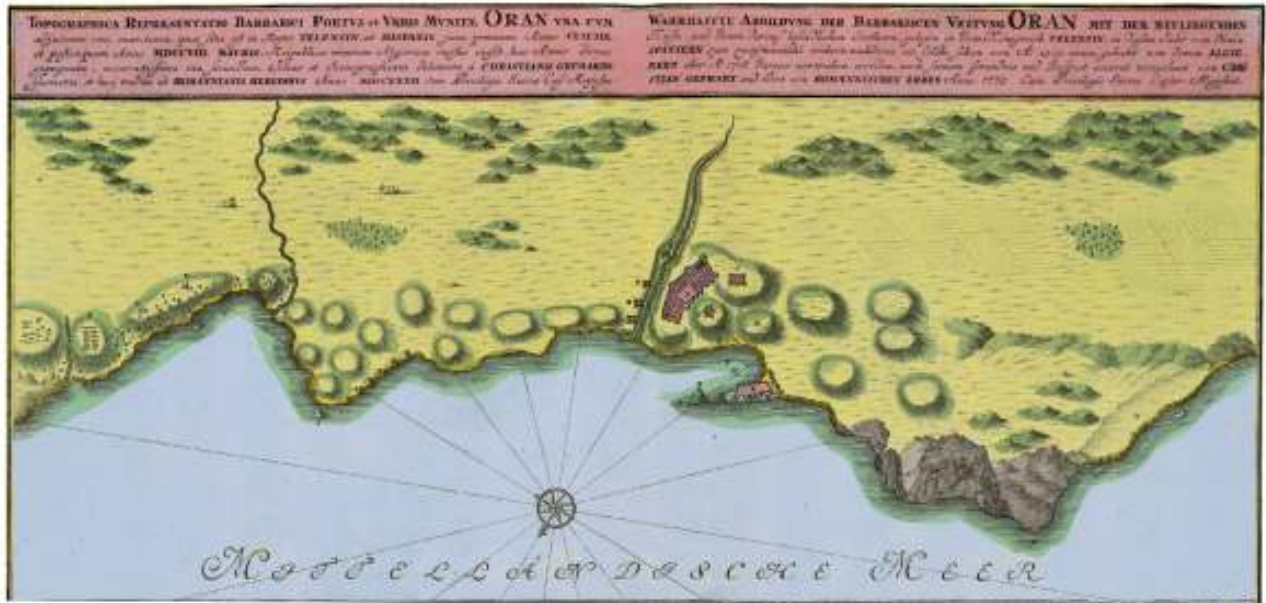
Venecia / Venezia.



Florentia / Florentzia.



EREMU MEDITERRANEOA - PORTU IPARRAFRIKARRAK



Orán/Oran.



Túnez/ Tunisia.





Argel/Aljer.



Ceuta, siglo XVII / Ceuta, XVII. mendea.



Ceuta.





Estambul (Turquía) / Istanbul (Turkia).



Alejandría (Egipto) / Alexandria (Egipto).





Rodas (Grecia) / Rodas (Grezia).



Caribe / Karibe.





Continente americano. Océanos Atlántico y Pacífico. / Kontinente amerikarra. Ozeano eta Ozeano Barea.





## EN EL ATLÁNTICO NORTE

### Terranova. El bacalao y la ballena

La conexión de nuestra marina con los puertos franceses, flamencos, ingleses y su relación con la Hansa y el Báltico está suficientemente documentada y atestiguada. Pero ¿llegaron más allá en esta expansión hacia el Norte, v.gr. a Islandia y a Terranova?

La cuestión ha sido tratada por innumerables autores, domésticos y foráneos: Isasti, Labayru, Soraluze, Ispizua, Goyetche, Berraondo; Fernández Navarrete y Fernández Duro; Cleirac, Prévot, Humboldt, Reclus, Forster, Enrique de Gandía.

El aspecto que en este capítulo nos importa es el de si tales viajes fueron anteriores al de Colón, lo que les daría una significación particular.

La cuestión, calificada de leyenda, ha merecido muchos juicios afirmativos. Sumados todos pueden formar una aparatosa tradición histórica; pero muchos nombres acumulados no suponen muchos ni nuevos argumentos. Además es preciso desentramar un ovillo, distinguiendo elementos en tales tradiciones. Así muchos han invocado el nombre de un donostiarra Juan de Echaide, como el del primer pescador que faenó en Terranova. Hoy sabemos que tal Echaide no pertenece al siglo XV, sino que es bastante posterior; efectivamente pudo ir a Terranova y dejar en su costa el topónimo de su apellido: Etxaide-portu.

Mas eliminar a Echaide, no es resolver la cuestión. Toda respuesta afirmativa parece que debe centrarse en los vascos del Norte del Bidasoa, no en los del Sur. De aquellos pudieron recibir esta información sobre los lejanos bancos de *bacallos* o *bacalao*s e iniciar sus pesquerías hacia los años 30 del siglo XVI.

Sin negar el peso de tradiciones persistentes, es preciso discernir finamente en su nacimiento y perduración, en su contenido exacto, fijar sus momentos cronológicos, su consistencia y la parte interesada que pueden albergar. Si hemos de atenernos a la documentación, la tradición se desvanece, cuando no recibe golpes mortales de esta.

En la discreta disertación de Fernández de Navarrete en su *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* (Ed. C. Seco Serrano, Madrid 1964), dedica una «ilustración II» a este asunto bajo el título *Sobre las navegaciones de los vascongados a los mares de Terranova*. La frase inicial con que abre el capítulo es todo un reto:

*«Aunque los vascongados pretenden haber descubierto los bancos de Terranova y la pesca del bacallao como cien años antes del descubrimiento de América, citando para ello la autoridad de la Enciclopedia, no presentan documentos que apoyen una pretensión tan extraordinaria».*

Bien es verdad que aquellos y otros muchos pescadores llevaban arpones y aparejos de pesca más que documentos, al contrario del marino transportista del Mar del Norte, más provisto de seguridades comerciales y aún políticas. Pero, además de faltarnos documentos que acrediten la tradición afirmativa, hay algunos que parecen

## IPAR ATLANTIKOAN

### Ternuara. Bakailaoa eta balea

Behar beste dokumentu eta testigantza badugu gure nabigazioak Frantziako, Flandriako nahiz Ingalaterrako portuekin izan zuen loturei buruz, eta horrez gain, Hansarekin eta Baltikoarekin izan zituen harremanena. Baina, Iparrerantz egindako bidean, iritsi al ziren haratago, Islandiara eta Ternuara, adibidez? Idazle askok idatzi du horretaz, bertakoek nahiz kanpokoek: Isasti, Labairu, Soraluze, Ispizua, Goietxe, Berraondo, Fernandez Navarrete eta Fernandez Duro; Cleirac, Prevot, Humboldt, Reclus, Forster, Enrique de Gandía.

Bidaia horiek Kolonen aurkikuntza aurrekoak izan ziren jakitea da kapitulu honetan gehien axola zaigun alderdia; hala izan balira beste garrantzi bat izango bailukete.

Asko izan dira elezaharretako kontutzat jotzen den auzi horren aldekoak. Denak batuz gero, tradizio historiko galanta osatuko lukete; baina pilatutako izenak asko izanagatik, ez du argudio berri eta askoren zantzurik. Gainera, beharrezkoa da mataza askatzea, tradizio horietan elementu berriak aparte utzita. Hala, askoren ustez, Juan Etxaide donostiar bat izan zen Ternuan arrantzan ibili zen lehen arrantzalea. Orain badakigu delako Etxaide hori ez zela XV. mendekoa izan, dezentez beranduagokoa baizik. Jakina, Ternuara joan zitekeen eta hango kostaldean bere abizena utzi: Etxaide-portu.

Alabaina, Etxaide bazterteak ez du auzia konpontzen. Badirudi baiezkotzat erantzunak Bidasoaren Iparreko euskaldunengan bilatu behar direla eta ez Hegoaldekoengan. Haiengandik hartua izan baitzezaketen hauek urrutiko *bacallns* edo bakailao-sarden informazioa eta hala hasiak arrantzan XVI. mendearen 30eko hamarka aldera.

Irauten duten tradizioen indarra ukatu gabe, bilaketan bereizmen finez jardun behar da iturria, iraunkortasuna eta eduki zehatza nahiz une kronologikoa, sendotasuna eta oinarriak eta eduki dezakeen alderdi interesatua finkatzeko. Dokumentuetan oinarritzen bagara, tradizioa desagertu egiten da, edo bestela, moztuta uzten du.

Fernández de Navarrete (*Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. C. Seco Serrano Argit., Madril 1964) zentzuz mintzo den idatzian, II. irudia eskaintzen dio auzi honi «Baskongadoek Ternuako itsasoetara egindako nabigazioei buruz». Kapitulu horren lehenengo esaldia egiazko erronka bat da:

Egia da marinel haiek —eta beste askok— dokumentuak baino gehiago arpoiak eta aparailuak eramaten zituztela, Iparreko Itsasoko marinel garraiolariak ez bezala, hornituagoak joaten baitziren haiek segurtasun komertzialez eta politikoaz. Baina, baiezkotzat tradizioa ziurtatuko luketen dokumenturik ez izateaz gain, aurkako tesia indartu nahi



abonar la tesis contraria, al menos por lo que a los marinos vizcaínos y guipuzcoanos se refiere.

A Fernández Navarrete le hace mucha fuerza el hecho de que cuando los reyes envían a descubrir los mares de Terranova en 1511 a un marino, le previenen que la gente que lleve sea natural del reino, «*excepto los pilotos que lleváredes sean bretones o de otra nación que allá haya estado*». Prevención que no se hubiera hecho si en la costa vasca hubiese habido pilotos expertos en tales mares. Y prevención, añado yo, que apunta a bretones y posiblemente a vascos de Ciboure y otros puertos, que acaso se adelantaron en el descubrimiento de aquellos lejanos mares y tierras.

### ¿Descubrimiento?

Y ya que hablamos de descubrimiento, cabría matizar el alcance de esta expresión, también en su aplicación a los vascos. La leyenda de la presencia vasca en Terranova se complementa con otra, presente en diversos autores coetáneos o posteriores a Colón, según la cual este habría tenido conocimiento seguro de la existencia de tierras al otro lado del Atlántico por confesión de un marino moribundo que las habría visto, al que unos hacen de Huelva, y otros hacen vasco. El hecho tampoco está documentado más que en términos de leyenda.

Con todo, el sabio Enrique de Gandía en *Primitivos navegantes vascos* (Buenos Aires 1942) avanza la hipótesis de que los navegantes del Cantábrico llegaron a las costas de América –sin darse cuenta de la transcendencia de sus viajes– ciento cincuenta años antes del gran viaje de Colón. La hipótesis plausible nos enfrenta con el alcance de la palabra descubrimiento: una cosa es el descubrimiento de algún litoral atlántico, norteño, litoral inhóspito y deshabitado, que geográficamente pertenece a lo que hoy llamamos América y es estrictamente precedente del descubrimiento de Colón; otra muy distinta, el descubrir un Continente habitado, con el que se inician relaciones de intercambio o de dominio.

El eventual descubrimiento de los vascos no tendría la transcendencia histórica que tuviera el realizado por Colón y sus muchos seguidores. El descubrimiento de relativo alcance histórico efectuado por los vascos, antes o poco después de Colón, es el de las pesquerías, el de la captura del bacalao; porque, en efecto, este incitaría al retorno a un litoral acaso descubierto fortuitamente e inauguraría una tradición continuada hasta siglos después y hasta nuestros días, en que la codicia internacional ha hecho caso omiso de seculares tradiciones –y/o derechos– históricos.

### Hacia el norte, el bacalao

Y también en este punto el discreto Fernández Navarrete afirma que la pesca de los «bacallaos» por los guipuzcoanos no es muy anterior a 1540. Su razonamiento tiene fuerza contundente: en pleito seguido en San Sebastián con los maestros de naos en 1561 sobre pagar a las igle-

detela diruditen batzuk badaude, Bizkaiko eta Gipuzkoako marinelei buruzkoak bederen. Fernandez Navarreteri indargarri zaió honako hau: 1511. urtean Ternuara hango itsasoak aurkitzera erregeek marinela bat bidali zutenean, ohartarazten dute eraman behar duen jendea erresuman jaióa izango dela «*excepto los pilotos que lleváredes sean bretones o de otra nación que allá haya estado*». Haren ustez, ohartarazpen horren beharrik ez zen izango, baldin eta euskal kostaldean egon izan balira itsaso haietan trebaturiko pilotuak. Eta eransgarri modura diot ohartarazpen hura bretoiei eta beharbada Ziburuko eta beste portuetako euskaldunei buruzkoa dela, urruneko lur eta itsaso haien bila agian aurrez ibili zirenei buruzkoa.

### Aurkikuntza?

Eta aurkikuntzaz mintzo garenez, adierazpen horren garrantzia zehaztu beharko lirakeke, baita euskaldunei aplikatzerakoan ere. Badu beste osagarri bat Euskaldunen Ternuako presentziaren elezaharrak –Kolonen garaiko nahiz ondorengo idazleek agertzen dutena– eta haren arabera, gauza ziuerra zen Kolonek bazekiela Atlantikoaz bestaldeko lurren berri, hiltorian zegoen marinela batek berak ikusiak zituela aitortu baitzion. Batzuen ustez Huelvakoa zen marinela hura, baina beste batzuen ustez euskalduna. Gertakari hori ere, elezahar gisa baizik ez da agertzen dokumentuetan, ez bestela.

Enrique de Gandía *Primitivos navegantes vascos* (Buenos Aires 1942) jakitun handiarekin aurrera egin zuen hipotesiak: Kantauri itsasoko nabigatzaileak iritsi ziren –beren bidaien garrantziaz konturatu gabe– Amerikako kostaldeetara, Kolonen bidaia sonatua baino ehun eta berrogeita hamar urte lehenago. Hipotesi onargarri horrek *aurkikuntza* hitzaren garrantzia aztertzeri garrantzia: gauza bat da Atlantiko Iparraldeko itsasertzen bat aurkitzea, itsasertz latz eta inor gabekoa, geografikoki gaur egun Amerika deitzen diogun horri dagokiona eta Kolonen aurkikuntzaren aurrekari zalantzarik gabekoa; beste gauza bat da, ordea, guztiz desberdina, jendea bizi den Kontinente bat aurkitzea eta harekin trukeko edo menpekotasunezko harremanak hastea.

Euskaldunen balizko aurkikuntzak ez zuen Kolonek eta haren jarraitzaileek egindakoak adinako transzendentzia historikoa. Kolonek baino lehen edo geroxeago euskaldunek egindako aurkikuntza, halakoxe garrantzi historiko bat zuena, arrantza-tokiena izan zen, bakailao-arrantzarena; zeren horrek bultzako zituen agian ustekabeen aurkitutako itsasertz batera berriro joatera, etengabeko tradizio bat hasiera izan zen geroko mendeetatik gaur egunera arte iraun duena. Baina, nazioarteko diru-goseak ez dio mendeetako tradizio honi eta eskubide historikoei jaramonik egin.

### Iparraldera, bakailaoa

Eta puntu honetan ere, Fernandez Navarrete zuhurrak berretsi egiten du gipuzkoarren «bacallaos» arrantza ez zela 1540. urtea baino askoz lehenagokoa izan. Bere argudioa biribila da: Donostian 1561. urtean itsasontzien jabeekin egin zen auzia hain zuzen, elizari Ternuako arrantzuan harrapatuaren

sias el dos por ciento de los productos de la pesca en Terranova —canon que existía para las otras capturas— encierra una pregunta muy pertinente:

*«Si saben que la pesquería de Tierra nueva ha seido hallada y usada de pocos años a esta parte, en la cual las dichas naos han sacado y sacan las ganancias que en dicha pesquería hacen mucha suma de maravedís: por lo cual han dejado y dejan de hacer y seguir otros viajes de Flandes, Inglaterra, Andalucía y Levante y otras partes, donde las dichas naos solían ganar y acudir».*

Además de la precisión cronológica, la pregunta pone en claro que el descubrimiento fundamental fue el del bacalao y sus ganancias —la pesca—, más que el hallazgo de un Nuevo Mundo. Y que inicialmente la captura del bacalao tuvo más fuerza que Flandes o América para marcar el derrotero de nuestras naos.

«Digan lo que saben» era el complemento de la pregunta, hecha a diversos testigos cuyos nombres conocemos: Domingo de Balerdi, de 51 años; el capitán Martín Pérez de Azázeta, de 50 años; Martín de Guruceta, de 59 años; Martín de Aguirre, de 40 años; Hernando de Mena, de setenta años... Todos confirman lo que dice la pregunta. Terranova era pesquería hallada «pocos años antes».

Aguirre añade que desde 1545 «el mayor número de naos de San Sebastián, y aun de toda Guipúzcoa, se habían dado a dicha pesquería».

- El más anciano, de setenta años y cincuenta y cinco de navegar, «dijo que en su tiempo se había descubierto trasto y viaje de Terranova, podía hacer treinta y cinco años poco más o menos y de veinte a aquella parte se seguían estos viajes a Terranova por la mucha ganancia que sacaban».

- Domingo de Egurrola sitúa el comienzo de los viajes hacia 1530 y Pedro de Hua precisa que «de menos de veinte años a esta parte se ha frecuentado y frecuenta como ahora, y que esto se hace por el mucho provecho que de los dichos viajes sacan los maestros y marineros». El provecho derivaba de «las grasas de ballena y pescado bacalao».

La pesquería de Terranova se había descubierto hacia 1526 y a partir de 1540 la frecuentaban los donostiarras y guipuzcoanos. Acaso el litoral de Terranova había sido descubierto antes por vascos de los puertos laburdinos. El litoral no atraía; la grasa de ballenas y los bacalao, sí, y atraerían durante mucho tiempo. El Norte, siempre el Norte.

ehuneko bia —beste harrapaketa-motentzat jarria zegoen kanona bera— elizari ordaintzeari buruzkoa da. Galdera egoiki bat ezkututzen du:

Zehaztasun kronologikoaz gain, galdera horrek oso argi erakusten du bakailaoa aurkitu zutela funtsean eta arrantza zela haien irabazia, eta ez Mundu Berria aurkitzea. Eta hasieran bakailaoaren arrantzak indar handiagoa izan zuela Flandriak eta Amerikak baino, gure ontzientzat itsas bidea markatzeko.

«Esazue dakizuen» horixe zen galderaren osagarria, eza gutzen ditugun hainbat lekukori egiten zitzaiena: Domingo Balerdi, 51 urtekoa; Martín Pérez de Azazeta kapitaina, 50 urtekoa; Martín de Gurutzeta, 59 urtekoa; Martín de Aguirre, 40 urtekoa; Hernando de Mena, hirurogeita hamar urtekoa... Denek berretsi zuten galderak zioena: Ternuakoa «duela urte gutxi» aurkitutako arrantza-tokia zela. Agirrek eransten zuenez, 1545etik aurrera «Donostiako nahiz Gipuzkoako itsasontzi-kopururik handiena arrantza-toki hartara bideratua zela».

- Denetan zaharrenak hirurogeita hamar urte zituen eta berrogeita hamabost zeramatzan nabigazioan; hark esan zuenaren arabera «bere garaian aurkitu zen Ternuako portua eta bidaia, gutxi gorabehera hogeita hamabost urte izan zitezkeen eta azken hogeitaz jarraian egiten ziren Ternuarako bidaiak handik ateratzen zuten irabaziengatik».

- Domingo de Egurrolak bidai horien hasiera 1530. urtean kokatzen zuen, eta Pedro de Huak zehazten «hogeitaz baina gutxiagotik hona sarritan joaten zela, orduan bezala, eta bidaia horietatik jabeek eta marinelek ateratzen duten probetxu handia zela horren arrazoia». Probetxua balearen gantzetik eta bakailaotik ateratzen zen.

Ternuako arrantza-tokia 1526. urte aldera aurkitu zen eta, 1540tik aurrera, sarritan joaten ziren donostiarrak eta gipuzkoarrak. Litekeena da lehenagotik ezaguna izatea Lapurdiko portuetako euskaldunek Ternuako itsasertza. Itsasertzak ez zituen erakartzen, baina bale-gantzak eta bakailaoak, bai. Eta luzez ekarri zituzten handik. Iparra beti Ipar izaki.



Baleontzi baten ebakidura jarduera erakutsiz.

Sección de un ballenero mostrando la actividad en el mismo.

Ontzia jelaletan, 1596.  
Navío en los hielos, 1596.







Kontinente amerikarreko maparen xehetasuna, irudi eta ohar naturalista eta etnografikoak dituena. Bakailaoaren arrantzari buruzko irudiak.



Detalle del mapa del continente americano con ilustraciones y anotaciones de carácter naturalista y etnográfico. Ilustraciones sobre la pesca del bacalao.

Juan Rivas donostiarra.

1534. urte aldera balearen arrantzara joana zen marinel honek goiko latitudeetan bestelako parajeak zirela jakinda, leku horiek bisitatzera joan zen, Cartierrek gerora eman zituen ezagutzera. G. Hombrados Oñativia.

El donostiarra Juan de Rivas.

Hacia el año 1534, este marino, con motivo de haber ido a la pesca de las ballenas, tuvo conocimiento de diversos parajes en elevadas latitudes, y visitó los lugares que Cartier dio a conocer posteriormente.

G. Hombrados Oñativia.

## LA CAZA DE LA BALLENA EN EL GOLFO DE BIZKAIA

### LA BALLENA UN RECURSO IMPORTANTE

#### La industria ballenera

##### Ballenas en la costa

Los sellos medievales que aún se conservan de las villas marineras vascas, Biarritz, Hondarribia, Lekeitio, Bermeo y Gaminiz (Plentzia), señalan el interés y la importancia que la ballena tenía en su economía.

La captura de la ballena y la industrialización de sus productos, a lo largo de centurias, ha estado siempre relacionada con los vascos. De ningún modo puede considerarse casual esta relación. Tampoco resulta verosímil que esa importantísima parcela cultural del pueblo vasco haya sido adquirida en poco tiempo, heredada de otros pueblos.

Los vascos habitan su país desde muy lejos en la prehistoria, sin haber sido desplazados de él en ningún momento. Esto quiere decir que durante milenios las tribus montañosas y las costeras vascas han ocupado ininterrumpidamente un pequeño territorio, en su mayor parte abrupto y boscoso, muy pobre en recursos alimenticios; por consiguiente, prestaron intensa dedicación al aprovechamiento de todos los recursos que el mar podía proporcionarles. Esto significa que los vascos habían podido ver desde tiempos atrás ballenas muy de cerca, mirándolas no como mero espectáculo sino con un vehemente deseo de captura estudiándolas y conociéndolas.

En las bahías y abrigos de la costa vasca han penetrado siempre toda clase de cetáceos: delfines, marsopas, cachalotes...

A lo largo del tiempo cetáceos de toda especie han embarcado en una u otra época en los bajíos y en las playas. (Muchos hemos conocido marsopas muertas en las playas), y los vascos, cazadores desde su origen, han aprovechado su carne, su grasa y su cuero. Lo mismo que la marsopa, la ballena no era una desconocida para los vascos del litoral. Muchas veces las vieron seguramente desde la costa en situación desamparada, enferma o malherida, susceptible de ser rematada a lanzazos y de ser enlazada con cuerdas para su remolque a la playa. Ballena cuya posesión suponía una riqueza para aquellas gentes de vida muy precaria.

La frecuencia y la abundancia hacían familiar la ballena al vasco que habitaba en el golfo de Bizkaia. De ahí a perderle el miedo e intentar cazarla no media mucha distancia, sobre todo si acucia la necesidad. Los vascos, arriscados y peligrosos combatientes contra otras gentes, ¿cómo no iban a atreverse con la enorme pero inofensiva ballena, que les reportaba un beneficio sin cuento?. Lo hicieron en cuanto dispusieron de las embarcaciones y del utillaje necesario, sin necesidad de suponer que vinieran otros a enseñarles cómo hacerlo.

## BALEAREN EHIZA BIZKAIKO GOLKOAN

### BALEA, GARRANTZIZKO BALIABIDEA

#### Balea-industria

##### Baleak kostaldean

Euskal Herriko hainbat herri arrantzaletan –hala nola, Miarritzen, Hondarribian, Lekeitio, Bermeon eta Gaminizen (Plentzia)– gordetzen diren Erdi Aroko zigiluek argi adierazten dute baleak zer garrantzi zuen herri horien ekonomian.

Balearen arrantza eta haren produktuak industrializatzea euskaldunekin loturik egon dira gizaldiz gizaldi. Inolaz ere ezin liteke ustekabetzat hartu lotura hori. Eta, era berean, ez dirudi euskal kulturaren esparru hori denbora gutxian bereganatua izan zenik, beste herri batzuetatik jasota.

Euskaldunak aspaldidanik bizi izan dira herri honetan, historiaurretik, eta ez dira inoiz hemendik kanporatuak izan. Horrek esan nahi du mendiko eta kostaldeko euskal tribuak milurtekoz milurteko lurralde txiki batean bizi izan direla, lurralde malkartsuan eta basotsuan, eta, elikagai aldetik, pobre samarrean. Hori dela eta, euskaldunak buru-belarri jardun izan dira itsasoak eman ditzakeen baliabide guztiak aprobetxatzen. Horrenbestez, euskaldunek seguru asko aspalditik ikusi zituzten baleak oso hurbiletik, eta ikusi, ez ikuskizun huts moduan, baizik eta haiek harrapatzeko irrika biziarekin. Eta gogo horrek bultzatuta ariko ziren haiek aztertzen eta ezagutzen.

Badietan eta kostaldeko babesetan zetazeo-mota ugari sartu izan da betidanik: izurdeak, mazopak, kaxaloteak...

Mendez mende, espezie guztietako zetazeoek hondoa jo izan dute garairen batean edo bestean hondar-piletan eta hondartzetan. (Askok ikusi izan ditugu mazopak hondartzetan hilda), eta euskaldunek, ehiztariak jatorriz, animalia horien haragia, koipea eta larrua aprobetxatu izan dute. Mazoparen moduan, balea ere ez zen ezezaguna kostaldeko euskaldunentzat. Seguru asko sarritan ikusiko zituzten baleak kostaldetik, babesik gabe, gaixo edo larri zaurituta, lantzak jaurtita erraz hiltzeko moduan eta sokekin lotu eta atoian hondartzara ekartzeko moduan. Balea edukitzea berebiziko aberastasuna zen eskasian bizi ziren pertsona haientzat.

Balea sarri eta ugari agertzen zen Bizkaiko golkoan; euskaldunek, beraz, ez zuten arrotza. Hortik beldurra galtzera eta hura ehizatzen saiatzera pauso bat zegoen, batez ere premia bizia akuilu izanda. Euskaldunak, borrokalari adoretuak eta arriskutsuak beste pertsonen kontra, nola ez ziren, bada, balea erraldoi baina minik egiten ez zuen baten kontra ausartuko? Areago, konturik gabeko etekina ematen ziela jakinda. Beharrezko ontziak eta tresneria eskueran izan orduko menturatu ziren balea ehizatza, beste batzuk nola egin behar zuten erakustera etorri gabe, ustez.



Era grande el beneficio que proporcionaba la ballena. Se obtenía de ella grasa y carne comestible, aceite para el alumbrado, para lubricante de mecanismos y para hacer jabón; mas cuero, barbas y a veces también ambar en sus estómagos, que se utilizaba para medicamentos y perfumería.

Todavía no hace muchos años todos hemos podido contemplar familias de marsopas evolucionando en la bahía de Donostia. Hay constancia periodística de que en el año 1884 penetró en esa bahía un cachalote, y cachalotes se han matado hace muchos menos años desde un yate a la vista de la costa.

Las últimas ballenas cazadas en la costa, se arponearon hace poco más de cien años entre Zarautz, Orío y Getaria. En el invierno de 1888 se vieron muchas ballenas en el Golfo de Bizkaia, nadando por entre las embarcaciones dedicadas a la pesca. El 15 de abril de ese año, los pescadores de Arcachón, Capbretón, Biarritz y San Juan de Luz, solicitaron de su prefectura marítima la intervención de los guarda costas para ahuyentarlas, ya que les hacían peligrosa la navegación; literalmente se tropezaban con ellas. Y aún a principios de este siglo los pescadores de nuestra costa han salido a capturarlas con embarcaciones de remo y arpones, cuando las han visto próximas. Los periódicos de la época dan fe de ello.

### La caza de la ballena

La ballena de los vascos, *Balaena Biscayensis*, llegaba desde la aguas del Norte a invernar en el golfo de Bizkaia. También llegaban otras especies de ballenas; pero la primera, de un tamaño mediano, de unos 20 m, de nadar lento y que al morir no se hundía en el mar, era la que más convenía a los vascos. Las hembras parían hacia septiembre, y una vez llegada la primavera se volvían, con sus crías lo suficientemente crecidas para el viaje, a las amplias y tranquilas aguas del Norte.

En sus comienzos, la caza de la ballena se efectuó a la vista de las costas vascas, por medio de pequeñas embarcaciones. Con el tiempo tuvieron que emplear naves cada vez más grandes, no para cazarlas, sino para perseguirlas y colocarlas al alcance de los botes o chalupas balleneras. Primero siguieron a las ballenas en su emigración hasta las costas de Asturias y Galicia. En el año 1371 el rey de Castilla, en las Cortes de Toro, promulgó el reconocimiento de los derechos de guipuzcoanos y vizcaínos, que se llegaban a cazar ballenas a Asturias y Galicia, de la misma manera que se había venido haciendo en tiempos anteriores a su reinado. Más tarde, los vascos emplearon naves mayores para ir en su busca en osadas travesías, hasta alcanzar las costas de Irlanda, de Escocia y, tal vez, a las islas Hébridas y Feroes.

### Embarcaciones y técnica

Pero en todas partes el procedimiento de captura seguía siendo el mismo: pequeñas embarcaciones que se habían transportado embarcadas o a remolque en la nave nodriza hasta el lugar de la cacería, tripuladas por un puñado de hombres, muerte del cetáceo mediante arponazos y

Baleak etekin handia ematen zuen. Koipea eta jateko haragia, hasteko eta behin, eta olioa ere bai, argiztatzeko, mekanismoak olioztatzeke eta xaboia egiteko. Nola ez, larrua, bizarrak eta, batzuetan, urdaitetako anbarra ere lortzen zen. Sendagaiak eta lurrinak egiteko erabiltzen zen anbar hori.

Ez dira urte asko, mazopa-familiak Donostiako badia aldera etortzen ikusteko modua izan genuela. Egunkarietan jasota geratu zen 1884an kaxalote bat sartu zela badia horretan. Eta duela askoz urte gutxiago, kostaldetik bistan, kaxaloteak hil izan dira yate batetik.

Kostaldean ehizatutako azken baleak, duela ehun urte pasatxo hil ziren arpoi bidez, Zarautz, Orío eta Getaria artean. 1888ko neguan balea asko ikusi zen Bizkaiko golkoan, arrantzan zebiltzan ontzien artean igeri. Eta urte hartako apirilaren 15ean, Arkaxon, Capbreton, Miarriz eta Donibane Lohizuneko arrantzaleek itsas prefeturari eskatu zioten kostazainek baleak uxa zitzatela, gainerakoan arriskutsua zela nabigatzea, kasik estropezu egiten zutelako haiekin. Eta XX. mendearen hasieran ere, gure kostako arrantzaleak arraunez eragindako ontziekin eta arpoiekin atera izan dira balea ehizatza, animalia gertu ikusi izan dutenean. Garaiko egunkariek ematen dute horren berri.

### Balearen ehiza

Euskaldunen balea, *Balaena Biscayensis*, Iparraldeko itsasoetatik iristen zen Bizkaiko golkoan negua pasatzera. Beste balea-espezie batzuk ere iristen ziren, baina euskaldunentzat aurrena aipatutakoa zen egokiena: erdi tamainakoa zen, 20 bat metrokoa, motela igerian, eta hiltzerakoan ez zen itsasoan hondoratzen. Emeak iraila aldera erditzen ziren eta, behin udaberria iritsita, itzuli egiten ziren, kumeak bidaia egiteko behar beste hazita, Iparraldeko itsaso zabal eta lasaietara.

Hasiera batean, balea euskal kostaldea begien bistan zela ehizatu zen, ontzi txikien bidez. Denboraren joanean, gero eta ontzi handiagoak erabili behar izan zituzten, ez ehizatzeke, baizik eta jazartzeko eta baleontzi txikietatik edo txalupetatik eskueran edukitzeko. Lehenbizi, Asturias eta Galiziako kostalderaino jarraitu zituzten baleak beren emigrazioan. 1371. urtean, Gaztelako erregeak gipuzkoarren eta bizkaitarren eskubideen onarpena aldarrikatu zuen Toroko Gorteetan, Asturias eta Galizian baleak ehizatzeke, bere erregetzaren aurretik egiten zen molde berean. Gerora, euskaldunek ontzi handiagoak erabili zituzten eta zeharkaldi ausartak egin zituzten balearen bila joateko; hala, Irlandako, Eskoziako eta, beharbada, Hebrida eta Faroe uharteetako kostaldeetara iritsi ziren euskal arrantzaleak.

### Ontziak eta teknika

Leku guztietan, ordea, balea harrapatzeke prozedura berari jarraitzen zioten: ama-ontziaren gainean edo ontzi horren atoian ontzi txikiak eramanez ehiza-lekuraino, gizon gutxi batzuk osatutako eskifaiek gidatuta, eta zetazeoa arpoien edo lantzen bidez hil. Kostaldera atoian eramatea, harrapakina

lanzazos. También el posterior remolque a la costa, para el descuartizamiento de la presa y el fundido de la grasa, era una servidumbre ineludible.

A este tipo de pequeñas embarcaciones a remo se les ha denominado de muchas maneras, creando desorientación, pues los mismos nombres, en épocas o en puertos distintos, han significado cosas diferentes: chalupa, batel, bote, pinaza, esquife, lancha, ballener...

La caza de la ballena, por lo menos en las costas del Golfo de Bizkaia, los vascos la realizaban mediante pequeñas embarcaciones impulsadas a remo. La cacería de la ballena directamente desde los grandes barcos es cosa muy reciente a raíz del invento de arrojar los arpones a cañonazos.

### Avistamientos y pertrechos

En la época en la que las ballenas llegaban al golfo de Bizkaia en cantidades significativas, los balleneros de cada villa montaban un servicio de vigilancia, en atalayas construidas al efecto o en las cimas de los montes cercanos al mar. En Lapurdi levantaban torres (una de éstas todavía se conserva en Guethary). En Donostia aún existe una atalaya ballenera sobre una roca, en la cima del monte Ulía.

Cuando el vigía divisaba una ballena próxima a la costa, lo anunciaba de algún modo: humo, tambor, corneta, campana ... Las embarcaciones, que permanecían varadas con todo el utillaje listo para la caza a bordo, más los remos, agua dulce y algo de comida, eran botadas al mar y tripuladas por el arponero, timonel y cuatro o seis remeros. El arponero, que tenía su puesto a proa, también remaba durante el período de aproximación a la presa. Su armamento se componía de un par de arpones unidos a unas estachas y unos flotadores, y lanzas sangraderas.

Una vez en las proximidades de la pieza, el arponero, de pie en la tilla de proa y con el arpón en la mano, daba las órdenes al timonel y a los remeros. Lanzado el arpón (era un venablo de acero forjado, enmangado a un pesado palo de unos dos metros de longitud, que servía para impulsarlo con gran fuerza) y clavado profundamente en el costado del animal, éste se sumergía rápidamente y los hombres se encargaban de largar cuidadosamente la estacha unida al arpón, procurando que no se les enredara en parte alguna de la embarcación. Mojaban de continuo la borda, para que la intensidad de la fricción de la cuerda al deslizarse no la quemara. Cuando la ballena herida salía a flote para respirar, el prevenido arponero le clavaba un segundo arpón o la alanceaba con la sangradera.

En cada captura intervenían tres o cuatro embarcaciones, situándose convenientemente y relevándose en el arponeo. La ballena podía tardar horas en morir y también podía alejar a gran distancia de la costa a sus cazadores. Luego venía la titánica labor de remolcar todas aquellas toneladas de carne a la costa. Después el troceo y el fundido de la grasa en grandes calderos y envasado del saín en barriles de madera.

zaticatzea eta koipea urtzea ere egin beharreko lanak ziren guztiak.

Arraunez eragindako ontzi txiki horiei izen asko eman izan zaizkie, eta nahasmena sortu da ondorioz; izan ere, izen berberak, garai batean edo bestean eta portu batean edo bestean, esanahi desberdina izan dute: txalupa, batela, pinaza, txanela, potina, ballenera...

Bizkaiko Golkoko kostaldean behintzat, arraunez eragindako ontzi txikiekin ehizatzen zuten euskaldunek balea. Zuzenean ontzi handietatik balea ehizatzea oraintsuko kontua da; arpoiak kanoikadez jaurtitzea asmatu zutenean hasi ziren ontzi handiak erabiltzen.

### Begiztatzeak eta trepetxuak

Bizkaiko Golkora balea dezente iristen zen garaian, balea-arrantzaleek zaintza-zerbitzua ezartzen zuten horretarako berariaz eraikitako talaletan eta itsasotik hurbileko ton-torretan. Lapurdin dorreak jaso zituzten; Getarian (Lapurdi) bat gordetzen da oraindik. Eta Donostian ere zutik dago balea begiztatzeako talaia bat, Uliá mendiaren tontorrean, harkaitz baten gainean.

Zaindariak kostaldetik gertu balea bat begiztatzen zutenean, modu batera edo bestera ematen zuten abisua: ke bidez, danbor edo turuta bidez, kanpaiak joz... Ontziak prest izaten ziren lehorrean, ehizarako trepetxu guztiak zamatuta, arraunak, ur geza eta janari pixka bat hartu eta itsasoratze-ko. Arpoilariak, lemazainak eta lau edo sei arraunlarik osatzen zuten eskifaia. Arpoilariak brankan zuten bere lekua eta harrapakinarengana hurbildu artean ere arraun egiten zuten. Hauxe zen bere armamentua: arpoi pare bat estatxa eta flotagailu batzuei lotuta eta lantza odol-eragileak.

Pieza hurbil zutenean, arpoilariak, brankako txapituluan zutik eta arpoia eskuetan, aginduak ematen zizkien lemazainari eta arraunlariei. Arpoia bera altzairu forjatuz egindako azkona zen, bi metro luzeko kirten astun bati lotua; kirten horrek indar handiz jaurtitzeko balio zuen. Arpoia jaurti eta animalia saihetsean iltzatuta, balea azkar murgiltzen zen barrualdera eta eskifaia kideak kontu handiz joaten ziren askatzen arpoilari lotutako estatxa, ontziaren zatiren batean korapila ez zedin. Karela maiz bustitzen zuten, marruskadura biziak soka erre ez zezan. Zauritutako balea azalera ateratzen zenean arnasa hartzeko, arpoilari zuhurrak bigarren arpoi bat sartzen zion, edo lantza odol-eragilearekin ziztatzen animalia bizkarra.

Harrapaketa bakoitzean hiru edo lau ontzik hartzen zuten parte, bakoitza leku egokian jarrita eta arpoilari-lanetan txandak eginez. Baleak orduak egin zitzakeen hil aurretik eta, orobat, kostaldetik urrun eraman zitzakeen ehiztariak. Gero, haragi-tona haiek guztiak kostaldera atoian eramateko lan eskergea eta nekagarria etorri ohi zen. Ondoren, animalia zatikatu eta koipea urtu behar zen eltze handietan eta, azkenik, olio egurrezko upeletan ontziratatu.



## Representaciones de botes balleneros

La más antigua representación de la actividad ballenera que existe en el País Vasco, procede de los sellos de los concejos de Bermeo y Hondarribia, que datan del siglo XIII y otro de Biarriz del siglo XIV. Como ocurre con la nave del sello de San Sebastián, las embarcaciones de Bermeo y Hondarribia son anteriores, tal vez muy anteriores al documento en que aparecen sus improntas.

La impronta del sello de Bermeo (que está incompleta) se conserva en un documento fechado en el año 1297 depositado en la Cámara de Comptos de Pamplona.

La impronta del sello de Hondarribia se halla en el mismo documento, antes mencionado, que se refiere a las villas de la Hermandad de la Marisma y al monarca francés.

La impronta del sello de Biarriz corresponde a un documento del año 1351.

Existen otros dos sellos con lanchas balleneras vascas, uno también es de Bermeo y otro de Lekeitio, pero ambos parecen ser muy posteriores, por poco de finales del siglo XV.

Últimamente han aparecido, gracias a la perspicacia del historiador donostiarra Luis Murugarren, otras dos representaciones de lanchas balleneras, dibujadas en un libro de bautizos. del siglo XVI del archivo parroquial de Zumarraga.

Hasta el momento presente no contamos con otro documento iconográfico que represente una ballenera en el momento de la caza, aunque sí tenemos otra representación de este mismo tipo de embarcación, correspondiendo al principio del siglo XIV y empleada en un motivo religioso. Se halla en la iglesia de San Pedro de Vitoria (Gasteiz), en la clave de la boveda central próxima al altar.

Como no se cuenta con otros datos más concretos para intentar la reconstrucción de una lancha de este tipo, hay que partir de la premisa de que se ignora su forma real, sus dimensiones, su capacidad y la técnica con que fue construida. Tal vez algún día puedan aparecer documentos perdidos en archivos ignorados, como hace poco nos lo ha demostrado Murugarren. De todos modos sí se puede conjeturar con bastante seguridad de aproximación, ya que se cuenta con la información de los sellos.

Behe-erliebe modernoa, balearen arrantzari buruzkoa, Hondarribiko harresi-oihal batean.

Bajorrelieve moderno sobre la caza de la ballena en un lienzo de muralla en Hondarribia.

## Baleontzien irudiak

Euskal Herrian, balearen arrantzari buruzko irudirik antzinakoenak Bermeoko eta Hondarribiako kontzejuetako zigiluak dira, XIII. mendekoak biak, eta beste bat Miarritzekoa, XIV. mendekoa. Donostiako zigiluko ontziarekin gertatzen den moduan, Bermeoko eta Hondarribiako ontziak aurrekoak dira, beharbada zigilu horiek dituzten dokumentuak baino askoz ere lehenagokoak.

Bermeoko zigiluaren irudia (osatu gabe dago) 1297. urtean datatutako dokumentu batekoa da. Iruñeko Kontuen Ganberan dago gordeta agiria.

Hondarribiako zigiluaren irudia aurrez aipatutako dokumentuan dago; Padurako Ermandadeko udalerrien eta Frantziako monarkaren arteko hitzarmena jasotzen duen agirian.

Miarritzeko zigiluaren irudia, berriz, 1351. urtekoa da.

Beste bi zigilu ere badira, balearen arrantzari diharduten bi euskal txaluparen irudiekin. Bat, Bermeokoa da, eta, bestea, Lekeitiokoa, baina biak ala biak askoz geroagokoak direla dirudi; XV. mendearen amaierakoak, gutxienez.

Azken aldian, Luis Murugarren historialari donostiarraren zorrotasunari esker, beste bi txaluparen irudiak agertu dira, bataio-liburu batean marraztuta. Zumarragako parroquia-artxiboko XVI. mendeko bataio-liburuan, hain zuzen.

Orain arte ez dugu beste ikonografia-dokumenturik, baleontzi bat ehizaren unean erakusten duen irudirik; alabaina, badugu ontzi-mota horren beste irudi bat, XIV. mendearen hasierakoa, erlijio-motibo batean erabilia. Gasteizko San Pedro elizan dago, aldaretik hurbileko ganga nagusiaren giltzarrian.

Horrelako txalupa bat berreraikitzen saiatzeko datu zehatzagorik ez dagoenez, ezjakintasun hori hartu behar da oinarri: ez dakigu txalupek benetan zer forma zuten, zer neurri eta edukiera zeukaten, ezta eraikitzeko zer teknika erabili zuten ere. Agian, egunen batean agertuko dira agiri galdu batzuk oraindik ere ezagutzen ez den artxiboren batean, oraintsu Murugarrenek erakutsitako moduan. Nolanahi ere, usteetan oinarrituta egiara dezente hurbiltzeko moduan gaude; izan ere, zigiluek informazio dezente ematen dute.



BALEAREN ARRANTZA, GURE PORTUETAKO ENBLEMA



Escudo de Bermeo / Bermeoko armarria.



Balearen arrantza euskal portuetako armarrietan.

La caza de la ballena en escudos de los puertos vascos.



Escudo de Lekeitio / Lekeitioko armarria.



Escudo de Ondarroa / Ondarroako armarria.





Gregorio Hombrados Oñatibia.



Pablo Tillac.



Gregorio Hombrados Oñatibia.

BALEAREN ARRANTZA, GURE PORTUETAKO ENBLEMA.



Escudo de Lekeitio / Lekeitioko armarria.





Hondarribiko zigiluaren atzealdea eta aurrealdea.  
 Reverso y anverso del sello de Hondarribia.

Miarritzeko zigiluaren atzealdea eta aurrealdea.  
 Reverso y anverso del sello de Biarritz.



Escudo de Getaria / Getariako armarría.

Escudo en Zarautz / Armarria Zarautzen.





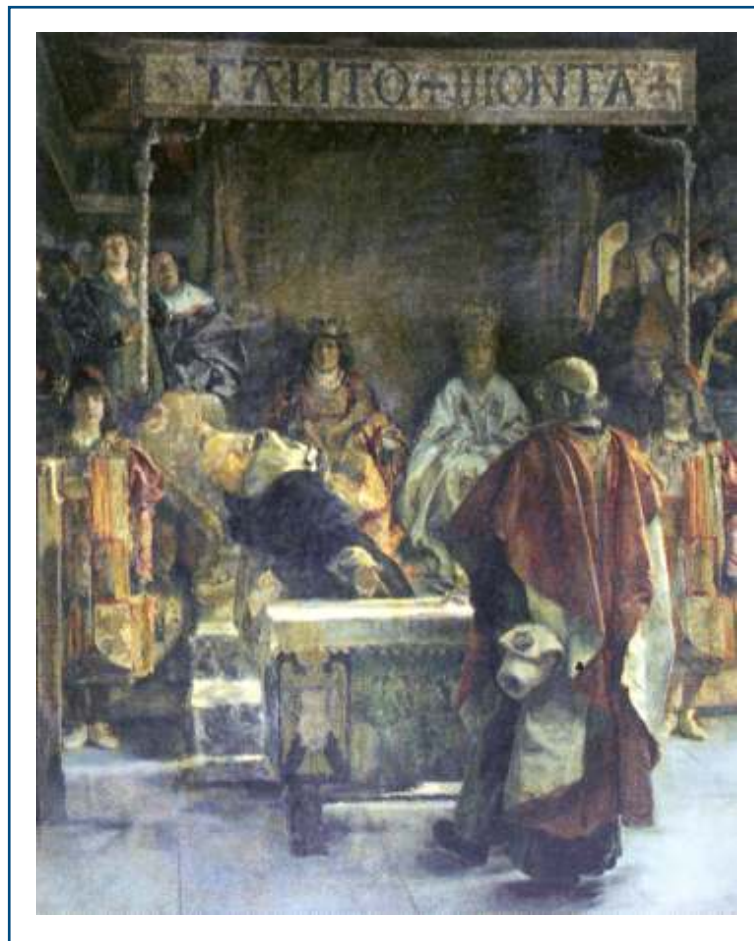






Hondarribiko Nabigatzaileen Kofradiako  
estandartearen atzealdea eta aurrealdea.

Reverso y anverso del estandarte  
de la Cofradía de Mareantes de Hondarribia.



Los Reyes Católicos / Errege Katolikoak.



## SIGLO XV

POLÍTICA Y LA ACTIVIDAD NAVAL  
DE LOS REYES CATÓLICOS

T

También para nuestra historia marinera es fundamental y diverso el período que se abre con su reinado. Reinado que se abrió con un litigio que originó una guerra civil y aún internacional, con Portugal y Francia en contra de Isabel, y en la que el apoyo vasco no fue despreciable; por tierra, en el socorro de Toro y Burgos, y por mar en el asedio francés de Hondarribia. Asentada en el trono esta pareja real en que se unían los reinos de Aragón y de Castilla, fueron numerosas sus consideraciones con los vascos, también en lo que se refiere a la Marina.

En la guerra citada con Portugal, los Reyes pidieron a Bilbao que aparejase naos; y a Bilbao, Bermeo, Portugalete y Laredo, que recogiesen lombardas, serbatones y truenos de naos, carabelas y fustas que hubiese en sus puertos a condición de devolver y pagar lo que valieren. En 1576 con motivo de la visita a Bizkaia y la jura de sus Fueros en Gernika, Fernando el Católico confirmó los privilegios de Portugalete.

El interés temprano mostrado por la Marina aparece en la Pragmática del 20 de marzo de 1576 en que se conceden ventajas a quienes construyan naos de más de 600 toneladas, medida que activó la construcción naval incitando a mercaderes, maestros y armadores. También otorgaron favor respecto al pago de almojarifazgo de Sevilla. El ensanchamiento del horizonte internacional durante este reinado (África y turcos, Canarias, Italia, enlaces patrimoniales) daría a la Marina vasca singular coyuntura. Si en 1479 se llegó a un acuerdo entre Bizkaia e Inglaterra que favorecía la relación comercial, en 1481 haría otro tanto Gipuzkoa, con autorización de los Reyes:

*«Sepan quantos esta carta vieren cómo nos los procuradores e gobernadores de los escuderos fijosdalgo de la noble e leal Provincia de Guipúzcoa que estamos juntos en el lugar de Usarraga, otorgamos e conoscemos...»*

Contaban con licencia real gestionada por Domenjón González de Andía, el bachiller Pedro de Vicuña, Juan Miguélez de Zúñiga y Ochoa de Vergara, para ratificar un «concierto y asiento de paz» con el Rey de Inglaterra

*«para que los tratantes de los dichos nuestros reinos e del dicho Reino de Inglaterra puedan andar y anden seguros, y que los daños que de la una parte a la otra se ficieren sean satisfechos y pagados.»*

## XV. MENDEA

ERREGE KATOLIKOEN POLÍTICA  
ETA ONTZIGINTZA

G

Gure marinelen historian funtsezkoa eta anitza da Errege Katolikoaren erregetzarekin hasien den aldia. Auzi batek jarri zuen abian erregetza hori, gerra zibil bat ez ezik, Isabelen aurka, Portugal eta Frantziarekin nazioarteko gerra sorrarazi zuena. Euskaldunen parte-hartzea ez zen gutxiesgarria izan gerra horretan: lurretik, Torori eta Burgosi lagundu zien, eta itsasotik, Hondarribiari frantsesen setioan. Aragoi eta Gaztela batzen zituen tronuan finkatu zirenean, Errege-Erregina horiek askotan arduratu ziren euskaldunetz, besteak beste, gure Nabigazioaz.

Aipatutako Portugalen aurkako gerra horretan, Errege-Erreginek itsasontziak prestatzeko eskatu zituen Bilbori; eta Bilbori, Bermeori, Portugaleteri eta Laredori bakoitzak portuan zituen bonbardak, serbatoiak eta ontzietako artilleria piezak, karabelak eta txalupak, itzultzeko eta balio zutena ordaintzeko baldintzapean. 1576an, Fernando Katolikoak Portugaleteko pribilegioak berretsi zituen, Gernikan bere Foruen zina egitera Bizkaira egindako bisitaldian. Nabigazioarekiko azaldu zuten interes goiztiarra 1576ko martxoaren 20ko Pragmatikan azaltzen da; han abantailak eskaintzen zaizkio 600 tona baino gehiagoko itsasontziak eraikitzen dituenari. Neurri horrek ontzigintza azkartu egin zuen eta merkataria, ontzi-maisuak eta armadoreak akuilatu. Sevillako almojarifazgoa edo muga-zerga ordaintzeari zegokion mesedea ere egin zituen.

Erregealdia horretan, egokiera aparta eman zion euskal Itsas Armadari nazioarteko aukerak zabaltzeak (Afrika eta turkiarrak, Kanariar Uharteak, Italia: ondare-loturak). Bizkaia eta Ingalaterraren artean, 1479an, merkataritza-harremanak bultzatzen zituen akordio batera iritsi baitziren, 1481ean beste horrenbeste egin zuen Gipuzkoak Errege-Erreginen baimenarekin:

Errege-lizentzia lortu zuten, Domenjon Gonzalez de Andiak, Pedro de Vicuña batxilerrak, Juan Miguélez de Zúñiga eta Otxoa de Bergarak kudeaturik lortu ere, Ingalaterrako Erregearekin «concierto y asiento de paz» bat berresteko

Gipuzkoa nombró por «suficientes e abundantes procuradores» de la provincia, villas, lugares y habitantes, al bachiller Olazábal, Juan de Azmines, Martín Pérez de Aróstegui y Juan de Iñiguez. Ellos tendrían facultad para ratificar viejos capítulos de paz, corregirlos y enmendarlos y añadir otros de nuevo; su objetivo era lograr la «quieta, pacífica e amigable contratación» de Inglaterra con Gipuzkoa. Testigos de tal carta de otorgamiento fueron el bachiller Sánchez de Elduayen, Alcalde real en Gipuzkoa, el azpeitiarra Pedro Pérez de Vicuña, y Juan de Landerrain, vecino de una extraña tierra de Brixil, que bien pudiera ser Régil.

### No todo era «amigable contratación»

El auge de la política mediterránea de los Reyes (Italia, África) hacía indispensable el apresto de flotas.

Alonso de Quintanilla vino a movilizar fuerzas para reconquistar Otranto del poder turco. Es el momento en que el cronista Pérez de Pulgar nos considera «gente sabida en arte de navegar» y «más instructor que ninguna otra nación del mundo». Treinta naos salieron de Bizkaia, Gipuzkoa y Cuatro Villas que, con otras veinte de Galicia y Andalucía, lograron su objetivo.

El año 1483 visitaba Bizkaia la Reina Isabel, llegando a Bilbao el 5 de septiembre y en el portal de la Tendería juraba los Fueros de Bizkaia. Sandoval nos dice que al visitar diversos pueblos (Portugalete, Durango y otros), la Reina

*«se vestía y tocaba al uso de aquel pueblo, llamando a las personas de más merecimiento y tomando de la una el tocado, de la otra la saya y de la otra el cinto y las joyas, para tener a todos de su mano y mostrarles el amor que les tenía, y volvía estas preseas a sus dueños muy mejoradas, cuando llegaba a otro pueblo, y a sus maridos hacía muchas mercedes y honraba y gratificaba con dones a los que le habían servido en guerra y de esto hay grandes privilegios entre los nobles vizcaínos y guipuzcoanos.»*

### Aprestar naves para la guerra

Claro que uno de sus principales objetivos políticos fue preparar y disponer las cosas referentes a la Marina, para que cuando fuese menester, no faltase el concurso de las naves y de los peritísimos hombres de mar que vivían en sus costas y aldeaños, nos dice Labayru. Ya desde Gasteiz enviaba a Gipuzkoa al Lic. Baeza con una petición halagadora: para concluir más presto la guerra contra los moros de Granada, necesitaba una flota que bloquease los puertos del Reino de Granada, «más navíos e mayores y más gente de la que fasta agora habemos tenido en la dicha flota». Baeza sería el encargado de formalizar el acuerdo. La Reina confiaba en Gipuzkoa:

*«Confiando en la lealtad de vosotros y en la habilidad que tiene la gente de esa Provincia para las cosas de la mar, y que es razón que para cosa tan meritoria y loable, vosotros seais requeridos y llamados...»*

Gipuzkoak prokuradoreak izendatu zituen, probintzia, hiribildu eta leku nahiz biztanleko «suficientes e abundantes», hala nola, Olazabal batxilerra, Juan de Azmines, Martin Perez de Arostegi eta Juan de Iñigez. Horiexek izango zuten eskumena antzinako bake-kapitulua berresteko, zuzentzeko, akatsak kentzeko eta berriro besteak jartzeko; beren egitekoa Ingalaterrak Gipuzkoarekin merkataritza «quieta, pacífica e amigable contratación» lortzea zuen xede. Egile-spen-gutun horren lekukoak izan ziren Pedro Perez de Vicuña azpeitiarra, eta, Juan de Landerrain, Brixil –Errexil izen zitekeen leku hori– izeneko paraje ezezagun batekoa.

### Dena ez zen «kontratze adiskidetsua»

Errege-Erreginaren Mediterraneoko goraldi politikoak behar-beharrezkoa zuen ontzidiak prestatzea. Alonso de Quintanilla indarrak mobilizatzea etorri zen, turkiarren aginpide-tik Otranto berriz konkistatzera. Garai horretantxe emango du Perez de Pulgar-ek guri buruzko iritzia «gente sabida en arte de navegar» eta «más instructor que ninguna otra nación del mundo». Hogeita hamar itsasontzi irten ziren Bizkaia, Gipuzkoa eta Lau Hiribilduetatik, eta helburua lortu zuten, Galizia eta Andaluziako beste hogeirekin batera.

Isabel Erreginak 1483an bisitatu zuen Bizkaia, hain zuzen ere, irailaren 5ean iritsi zen Bilbora, eta Tenderiako Portalean egin zuen Bizkaiko Foruen zina. Hara hemen Sandovalen hitzetan Erreginak zer egiten zuen Portugalete Durango eta beste hiribildu batzuk bisitatzean,

### Gerrarako itsasontziak prestatzea

Argi dago xede politiko nagusia Nabigazioari zegozkion antolamenduak prestatzea izan zela –esaten du Labairuk–, behar-beharrezkoak zirenean, itsasontziek eta kostaldean eta inguruetan bizi ziren itsasgizon adituek huts egin gabe parte har zezaten. Gasteiztik Gipuzkoara Baeza bidali zuen eskari erakargarri batekin: Granadak mairuen aurkako gerra azkarrago bukatzeko, Erresuma hartako portuak behar zuen berau blokeatuko zuen ontzidi bat, «más navíos e mayores y más gente de la que fasta agora habemos tenido en la dicha flota». Hitzarmena formalizatzeko zereginaz Baeza arduratu zen. Erregina fidatzen zen gipuzkoarrek:



Labayru dice que Gipuzkoa aprestó tres naves a su costa. Las peticiones oficiales de Armadas se irían haciendo cada vez más frecuentes y hay que pensar que, además de las respuestas oficiales, podían darse asientos de la Corona con particulares. Los peligros en el mar habían provocado convertir las naos comerciales en naos con aprestos de guerra. La Corona no hacía sino afletarlas, cuando no embargarlas en caso de necesidad. El comercio y la guerra son los dos factores que inciden en la Marina, en la construcción de barcos y en su utilización.

En el Atlántico Norte prevalecía la utilización comercial de las naves, sólo amenazas por actos de piratería y represalias en las que los vascos fueron sujetos activos y pasivos.

- En 1486 intervenía el Corregidor de Bizkaia para castigar a unos corsarios zumayanos que habían apresado una nave bretona, tomándola por la fuerza, matando a dos hombres e hiriendo a otros en la costa de Portugal. ¿Era por efecto de competencia comercial, o arreglo de cuentas?

### Proteccionismo en la Europa Atlántica

Tres años más tarde se discutía en el Concejo de Bilbao sobre el afletamiento de naves por los mercaderes para transporte de lanas, fierros e cueros hacia La Rochela o Bretaña. Pretendían tener preferencia en la admisión de cargazón las naos vizcaínas y homologar los precios de afletamiento. La disposición dada fue comunicada a Juan Iñiguez de Bermeo, Martín Sáez de Prado, Juan de Arbolancha, Pedro de Berraondo, Pedro Jiménez de Bertendona, Juan Fernández de Arbieto, Pedro María de Bilbao de Barrencalle.

El problema que esto planteaba tuvo respuesta en la disposición de los Reyes de 20 de octubre de 1502, referente a Bilbao, Lekeitio, Donostia y otros puertos. Por ella se ordenaba que no se obligase a cargar mercaderías en navío determinado, sino en el que quisiese el cargador con tal que fuese de naturales del reino.

Con eso se buscaba un cierto proteccionismo, por no decir monopolio en las cargazones, no sólo por ganar fletes, sino también para hacer frente a la llamada avería y para asegurar algún impuesto vinculado a la carga.

Hubo litigios entre los cónsules de España y los catalanes en Brujas. Litigios semejantes afectaron a las naciones de Génova, Florencia y Lucca.

Frente a los catalanes, que aseguraban ser «une tres notable nation separée et distincte des autres nations residen en la dicte ville de Brugges», los cónsules vizcaínos, también «notable nation», apelaban a convenciones pactadas en virtud de las cuales se hacían cargo de la avería de mercancías embarcadas al otro lado de Gibraltar, mientras los cónsules de España se hacían cargo de la avería de lo cargado al lado atlántico del Estrecho. Los echevins de Brujas dieron razón a los catalanes. Problemas parecidos debían plantearse en el puerto de Bilbao.

Labairuk dioenez, Gipuzkoak hiru itsasontzi prestatu zituen bere kontura.

Itsas Armaden eskaera ofizialak gero eta sarriago gertatzen ziren, eta uste izatekoa da, erantzun ofizialez gain, Koroak hitzarmenak ere egingo zituela partikularrekin. Itsasoko arriskuek eraginda merkataritzan jarduteko itsasontziak gerrarako prestatutako ontzi bilakatu ziren. Koroak ontziak pleitatu edo alokatu baino ez zituen egiten, edo, bestela, bahitu, beharrezkoak zituenean. Merkataritza eta gerra dira Nabigazioan, ontzigintzan eta haien erabileran eragina duten bi faktoreak.

Ipar Atlantikoan itsasontziak merkataritzan erabiltzen ziren batez ere, euskaldunak itsaslapurren mehatxuetan eta errepresalietan izan ziren subjektu aktiboak eta pasiboak.

- Bizkaiko Korrejidoreak 1486an zumaiar kortsario batzuk zigortzeko parte hartu zuen, Portugaleko kostaldean bi gizon hil eta beste batzuk zaurituta, itsasontzi britainiar bat indarrez harrapatzeagatik. Merkatarien lehiagatik edo kontu hartze soil bategatik, zergatik izan zen?

### Proteccionismoa Europa Atlantikoan

Hiru urte beranduago, Bilboko Kontzejuan eztabaidan ari ziren, merkatariek itsasontziak alokatzen zituztelako, Arroxe-larantz edo Britainiarantz artilea, burdina eta larrua garraiatzeko. Itsasontzi bizkaitarrek lehentasuna zutela esaten zuten, kargamentuaren onarpenean eta alokairuko prezioen homologazioan. Emandako xedapena honako hauei jakinarazi zitzaizen: Juan Iñiguez de Bermeo, Martín Sáez de Prado, Juan de Arbolantxa, Pedro de Berraondo, Pedro Jimenez de Bertendona, Juan Fernandez de Arbieto, Pedro María de Bilbao de Barrenkale.

Horrek sortzen zuen arazoari 1502ko urriaren 20ko Erregeen xedapenak ematen zion erantzuna, Bilboko, Lekeitio, Donostiako eta beste portuei buruzkoa. Xedapenak agintzen zuenez, ez zeuden behartuta salgaiak itsasontzi jakinetan kargatzera, baizik eta erresuman bertakoa izatea nahikoa zen, kargatzaileak nahi zuen ontzian kargatzeko.

Horrekin halakoxe proteccionismo bat bilatzen zen, kargamentuetan monopolioa ez esategatik; ez alokairuak irabaztearren soilik, baita matxura deitzen zitzaionari aurre egiteko eta kargarekin zerikusia zuen zergaren bat ziurtatzeko ere. Auziak izan ziren Espainiako kontsulen eta katalanen artean Brujasen.

Antzeko auziak izan zituzten Genoba, Florentzia eta Luccako nazioetan. Beraiek «une tres notable nation separée et distincte des autres nations residen en la dicte ville de Brugges» zirela ziurtatzen zuten katalanen aurrean, kontsul bizkaitarrek beraiek ere «notable nation» zirela zioten, eta, hitzarmenak zirela medio, Gibraltarren beste aldean ontziratutako salgaien matxurez arduratzen ziren. Aldiz, Espainiako kontsulak Itsasartearen atlantiar aldean kargaturikoen matxurez. Brujasko *echevins*-ek katalanei eman zitoten arrazoi. Bilbon ere antzeko auziak azalera ziren Bilboko kaian.

### Sobre impuestos

Por lo que hace al impuesto, a nativos y foráneos afectaba la tasa que pesaba sobre la mercancía cargada y que la regulaba el fiel de los mercaderes. Era el llamado *dinero de Dios*, que en Bilbao percibían las iglesias de San Antón y Santiago y en Donostia las de Santa María y San Vicente: un 2% sobre la mercancía en Donostia; o diez maravedís por embarcación, cuyo destino se repartía entre la fábrica de las iglesias, las cofradías, o el alivio de pobres comerciantes, sus viudas e hijos, marineros robados, o a familiares en caso de desgracia mayor.

### La presencia en el Mediterráneo

Si al Norte privaba el comercio por mar, con leves tensiones y represalias, al Sur predominaba la acción bélica, más allá del Estrecho y en las costas de Italia y África.

- Juan de Mendaro, con su nao «La Zumaya», ganaba laureles en el Estrecho.
- Machín de Uranzu, de Rentería, se distinguía en la conquista de Bugía, mientras moría en ella el Almirante Arriarán.

Con Pedro de Vera, estuvo en acciones navales en Canarias Miguel de Múgica con su nao propia, muriendo él con doscientos hombres.

Mayor ascendiente alcanza la flota de Iñigo de Artieta atezando el reino moro de Granada, y sobre todo Juan de Lazcano, Capitán General de la Armada, que participa en la conquista de Nápoles, en el cerco de Tarento, en una notable derrota de la Escuadra francesa, y en el cerco de Mazalquivir. Él fue el primero que blindó las naves y le cupo en suerte el traer preso a España a César Borja.

En 1512 Fernando el Católico pedía a Gipuzkoa repartiese 700 hombres para la armada que debía organizarse el mando de D. Juan de Lazcano. Sobresaliente, por demás, fue la actividad de Pedro Navarro, Conde de Oliveto, quien pasó más tarde al servicio de Francia y murió trágicamente.

Ya empezaba a apuntar la saga pasaitarra de los Villaviciosa. Miguel sería el primer General de la Flota de Indias, y de sus hijos, Martín sería General, Juanot y Juancho Almirantes, Juan capitán.

Hemos hablado de Indias, lo que significa que, sin darnos cuenta, hemos sobrepasado la barrera cronológica de 1492, el año singular del descubrimiento de América.

### Zerga kontuak

Zergari zegokionez, bertakoei eta kanpokoei eragiten zien kargatutako salgaien gainean ezarritako zergak eta merkatarien fielak arautzen zituen. *Jainkoaren dirua* esaten zitzaien, Bilbon San Antón eta Santiago elizek, eta Donostian Santa Maria eta San Bizente elizek jasotzen zutena: Donostian salgaien gaineko % 2a edo hamar marabedi itsasontziko; elizak egiteko, kofradiei emateko nahiz merkatarik behartsuen beharrak arintzeko, beren alargun eta umezurtezi, lapurreta pairatutako marinelei edo zoritxar handiren bat zuten familiartekoei laguntzeko izaten zen.

### Mediterraneoko presentzia

Itsaso bidezko merkataritza, tentsio eta errepresalia arinak gorabehera, modan bazegoen Iparraldean, gerra ekintzak nagusitzen ziren Hegoaldean, Gibraltar itsasartetik haratago, Italia nahiz Afrikako kostaldeetan.

- Sariak bereganatzen zituen Juan Mendarok bere «La Zumaya» ontziarekin.
- Machin Uranzu, Errenteriakoa, Bugiako konkistan nabarmendu zen, baina Arriaran Almirantea han bertan hil zen.

Pedro de Vera bere ontziarekin izan zen Kanariar Uhartetako itsas ekintzetan, Miguel de Muxikarekin batera; hantxe hil zen hura berrehun gizonekin.

Sona handiagoa iritsi zuen Granadako mairuen erresumari eraso eginez Iñigo de Artietaren ontzidiak, eta batez ere Juan de Lazcano Armadako kapitain jeneralak: Napolesko konkistan, Eskuadra frantsesaren porrot handia izan zuen hartan Tarentoko hesian eta Mazalquivirko hesian parte hartu zuenak. Huraxe izan zen ontziak korazatu zituen lehena eta harixe egokitu zitzaion Cesar Borja preso ekartzeari Espainiara.

Fernando Katolikoak 700 gizon bana zitzala eskatzen zion Gipuzkoari 1512an, D. Juan de Lazkanoren agindupean antolatu behar zen itsas armadarako. Bikaina izan zen, oso, Olivetoko Konde Pedro Navaroren jarduna, gerora Frantziaren zerbitzura jardun eta tragikoki hil zenarena. Pasaiako Villaviciosa leinua nabarmentzen hasi ziren: Miguel izango zen Indietako Ontzidiaren lehen jenerala; semeen artean, Martín jenerala izan zen; Juanot eta Juanotxo almiranteak; Juan, berriz, kapitaina.

Hasi gara Indiak aipatzen, eta, ia konturatu gabe, gainditu dugu 1492ko marra kronologikoa, Amerikaren aurkikuntza egin zeneko urte berezia.



Sevilla. Kontratazio Etxea.

Sevilla. Casa de Contratación.





Maximiliano eta Errege Katolikoek arteko hitzarmena Felipe I.a Ederra eta Joana Eroaren ezkontzarako. Capitulaciones entre Maximiliano y los Reyes Católicos para el enlace de Felipe "el Hermoso" y Juana "la Loca".

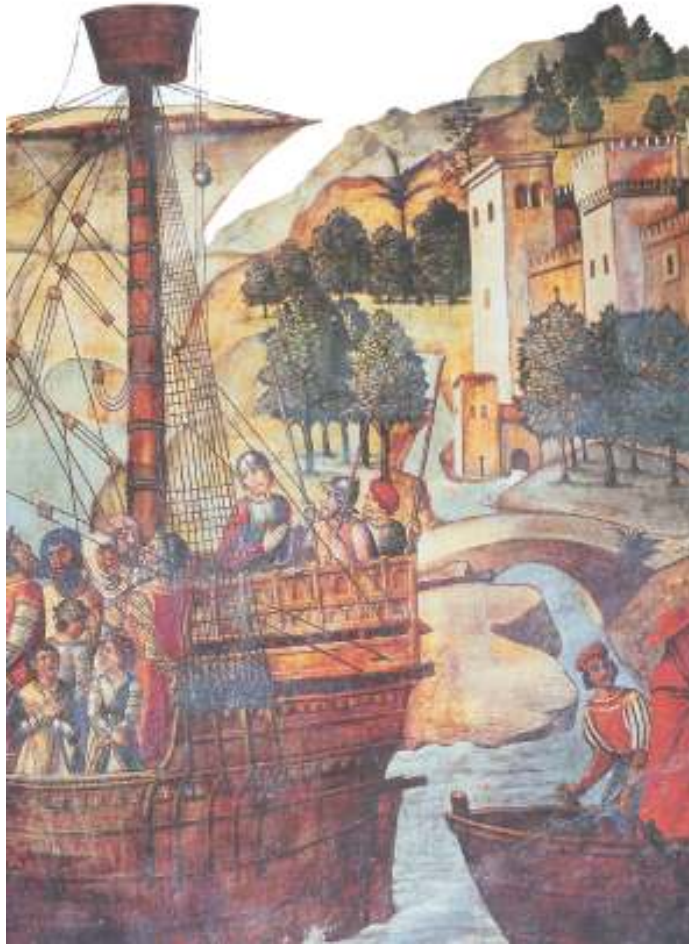


Errege Katolikoek, 1484ko urriaren 20an, Sevilla hiriri emandako pribilegioa. Privilegio otorgado a la ciudad de Sevilla por los Reyes Católicos el 20 de octubre de 1484.



Alonso Pérez de Guzmán.





Cisneros kardinala Oranen lehorreratzen.  
Desembarco del Cardenal Cisneros en Orán.



Mazalquivirreko erasoa.  
Ataque a Mazalquivir.



Cisneros kardinala.  
Cardenal Cisneros.





Desembarco del cardenal Cisneros en Orán / Cisneros kardinala Oranen lehorreratzen.





ITSAS JARDUERA MEDITERRANEOAN ETA ATLANTIKOAN. ERREGE KATOLIKOAK

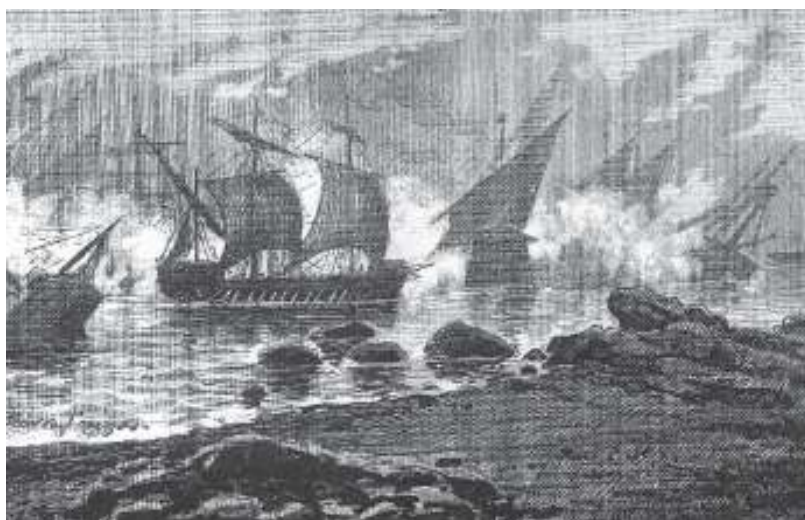


«Karlos V.a Tunisiako konkistan» saileko tapiza, portugaldar ontzi zahar batzuen adierazgarri.

Tapiz de la serie sobre la conquista de Túnez por Carlos V, representando a unas carracas portuguesas.

D. Juan Austriakoaren itsas armadak Tunisia eraso zueneko.

Ataque a Túnez por la armada de D. Juan de Austria.



Kanaria Handiko salbaiak.  
(1420. urte aldera idatzitako  
*Le Canarien* eskuizkribuko miniaturaren arabera).

Salvajes de Gran Canaria.  
(Según miniatura del manuscrito *Canarien*,  
redactado hacia 1420)



J. Béthencourt Lanzarote uhartetik abiatu zen Erbania edo Fuerteventura uharerantz.

M. Bethencourt partió de la isla de Lanzarote para ir a la isla de Erbania, llamada también Fuerteventura.





Terceras uhartean itsasoko bataila (Azoreak).  
La batalla naval de las Terceras (Azores).



Azore uharteetako gudua, 1582.  
La batalla de las Azores, 1582

Terceras uhartean lehorreratzen (Azoreak).  
Desembarco en Terceras (Azores).



Gaztelako Adelantatu Nagusiaren galera Gibraltarreko itsasartean.

Galera del Adelantado Mayor de Castilla en el Estrecho de Gibraltar.



XV. mendearen azken aldeko itsasontzia.

Karlos V.aren otoitz-liburua.

Nao de finales del siglo XV.

Libro de oraciones de Carlos V.

XVI. MENDEKO ITSASONTZIAK



XVI. mendeko ontzizarra, Brueghel-en marrazki baten arabera.

Galeaza del siglo XVI, según un dibujo de Brueghel.



XV. eta XVI. mendeetako galera eta ontzizarra.

Galera y galeaza de los siglos XV y XVI.



Ontzi Biribila, XVI. mendekoa, 1566an grabaturiko estampa baten arabera.

Nave Redonda del siglo XVI, según una estampa grabada en 1566.





XVI. mendeko galeoi espainiar bat. D. Alvaro de Bazanen intsignia-ontzia Terceras uharteko guduan.  
Galeón español del siglo XVI. Buque insignia de Don Álvaro de Bazán en la batalla de las Terceras.



*Cristóbal Colón sale a la mar entre monstruos y dioses.*  
Alegoría de Juan Stradano,  
grabado por J. Galle en 1521, utilizado por Théodore de Bry  
en su *Occidentalis Americae Pars*, 1562.

*Kristobal Kolon munstro eta jainko artean irten zen itsasora.*  
Juan Stradanoren alegoria.  
J. Gallek 1521ean grabatua eta Théodore de Bry-k  
*Occidentalis Americae Pars*-en erabilia, 1562an.



## AMÉRICA

### VASCOS EN LA GESTA DE COLÓN

L

La empresa americana se gestó en el Sur, a trasmano de nuestros puertos, y era, además, una aventura poco tentadora para quien mercaba por mar e iba a negocios seguros. Con el paso del tiempo, América irá descubriendo su verdadero rostro y tentará a los hombres de mar: mas para ello habían de pasar años. A pesar de ello, y dada la anterior presencia vasca en el Sur, no faltan algunos hombres de nuestra tierra en las nóminas de los acompañantes de Colón. Hay quien afirma que una de las tres carabelas históricas, la Santa María, la de mayor porte, era de construcción vizcaína.

En lo que respecta a los hombres, contamos con las pacientísimas y monográficas investigaciones de Alicia Goult, así como la obra de Yon Bilbao, *Vascos en Cuba* (Buenos Aires 1958) y la de S. Ispizua, *Los vascos en el descubrimiento de América*.

#### El primer viaje

Naturalmente tenían que ser vascos afincados o relacionados con el Sur, porque al puerto de Palos fue Colón con sus dineros y prerrogativas reales a fletar naves. Los Pinzones aportaron las dos pequeñas carabelas *La Pinta* y *La Niña*, y Juan de la Cosa, propietario y maestre de la *Santa María*, se comprometió con su nao de mayor porte.

#### Vizcaínos en la tripulación

Un viejo litigio se cierne sobre la naturaleza y/o vecindad de este maestre (Santoña o Bizkaia), sobre su identificación con un Juan Vizcaíno, y hasta sobre su identificación con el gran cosmógrafo, Juan de la Cosa. Cántabro o vizcaíno, en su Santa María figuran los pocos vizcaínos que engrosan nominalmente las listas de los marinos del primer viaje de Colón.

La Santa María encalló en el puerto de la Navidad y allí quedaron los vizcaínos para morir trágicamente.

El contra maestre Chachu, hijo de Catalina de Deba, y probablemente lequeitiano. En el Manual de pagos se dice en 15 de noviembre de 1515 que, en nombre de la madre de Chachu, cobró el lequeitiano Martín Pérez de Licon 18.520 maravedís en concepto de sueldo adeudado al contra maestre, de quien se dice que murió en las Indias «*en el primer viaje que se descubrió la isla Española*».

## AMERIKA

### EUSKALDUNAK KOLONEN AURKIKUNTZA GOGOANGARRIAN

A

Amerikako egitasmoa Hegoaldean garatu zen, gure portuen eskumenetik urrun, eta, gainera, ez zen abentura tentagarria salerosketak itsasoz egiten eta tratu seguruetara jotzen zuenarentzat. Denborak aurrera egin ahala, Amerikaren benetako aurpegia agertzen hasi zen eta horrek tentatu zituen itsasgizonak, baina horretarako urteak igaro behar izan zuten. Hala ere, lehendik euskaldunak Hegoaldean ibiliak zirenez, gure lurreko gizonik ez zen falta Kolonen laguntzaileen nominetan. Bada esaten duenik Bizkaian eraikitakoa zela hiru karabela historiko haietako bat, tamainaz handiena, *Santa Maria*, hain zuzen.

Itsasgizonei dagokienez, baditugu zenbait lan, batetik Alice Gould-en pazientzia itzeleko ikerketa monografikoak, bestetik Yon Bilbaoren *Vacos en Cuba* (Buenos aires, 1958) obra eta S. Ispizuaren lana, *Los vascos en el descubrimiento de América*.

#### Lehen bidaia

Jatorriz euskaldunak izan behar zuten haiek, Hegoaldean finkatuak edo harremanak zituztenak, izan ere, Kolon itsasontziak alokatzera Palos portura joan zen dirua eta errege-privilegioak hartuta. Pinzontarren ekarpena izan ziren bi karabela txikiak, *La Pinta* eta *La Niña*. Juan de la Cosak, *Santa Maria*—tamainaz handiena zen— karabelaren jabe eta itsas maisua zenak, hartu zuen konpromisoa.

#### Bizkaitarrak tripulazioan

Bada auzi zahar bat maisu honen jatorriaren eta nongotasunaren gainean (Santoñakoa ala Bizkaikoa), Juan Vizcainorekin identifikatzen baitzen, edo Juan de la Cosa kosmografo sonatua zen kantabriar edo bizkaitarrarekin. Haren *Santa Marian* azaltzen dira Kolonen lehen bidaiako marineleen nomina-zerrenda luzatzen duten bizkaitar apurrak.

*Santa Mariak* hondoa jo zuen Navidad portuan, eta han gelditu ziren bizkaitarrak zoritxarreko heriotza aurkitu zuten.

Zerrendan lehenbizi Chachu kontramaisua zen, Catalina Debakoaren semea eta beharbada lekeitiarra. Ordainketen Eskuliburuan, 1515eko azaroaren 15eko datan esaten du 18.520 marabedi kobratu zituela Martin Perez de Liconak, Chachuren amaren izenean, kontramaisuari zor zitzaion soldata-kontzeptuan. Chachu Indietan hil zela esaten da «*en el primer viaje que se descubrió la isla Española*».

El mismo Pérez de Licona se encarga de cobrar los sueldos de otros paisanos vizcaínos, como Martín de Urtubia y el tonelero Domingo. ¿Pudiera ser éste Domingo de Anchá, de Ispáster, mientras Martín de Urtubia era grumete de Nachitua?

También aparece un Domingo de Lekeitio, hijo de María de Vizcarra, probable carpintero.

Completa la nómina de vizcaínos el calafate Lope, de Erandio; tenía una hermana, Marina de Areizti y reclamó su sueldo en Sevilla por el procurador Martín de Fano.

### Guipuzcoanos en la tripulación

Los guipuzcoanos aparecen vinculados a *La Pinta* de los Pinzones.

Debatarra era Juan Martín de Azoque como también el padre e hijo, Pedro y Juan de Arraes.

Aún nos quedan por nombrar un Juan Ruiz de la Peña y un Domingo de Bermeo.

Una lectura alternativa del documento asigna a Palos o a Deba la cuna de Juan de la Plaza.

El número global de los hombres del primer viaje varía según apreciaciones y no de todos conocemos su nombre. ¿Pudo haber una docena de vascos entre ellos, siete u ocho de nombre conocido? Cinco vizcaínos no tuvieron retorno y murieron en el fuerte de la Navidad, no sin antes haber suscitado problemas. Dice Las Casas:

*«Juntáronse ciertos vizcaínos contra los otros, y así se dividieron por la tierra»... «habiéndose juntado algunos vizcaínos, llegaron a un lugar de donde todos fueron muertos»*

¿Y Diego Enríquez de Arana, que quedó por alguacil de la Navidad y era primo o hermano de la amante de Colón, Beatriz, que le diera un hijo que llevaría el apellido Arana? Existen muchas ramas de Arana afincadas en Córdoba en tiempos remotos (Díaz de Arana, Rodríguez de Arana, Enríquez de Arana), como existen de antiguo Ibarra en Jaén, Córdoba y en Fuenteguinaldo (Salamanca). Cordobeses eran tales Arana, aunque de indudable ascendencia vasca.

### El segundo viaje

Verificada la existencia de tierra-islas al otro lado del Atlántico, el segundo viaje de Colón pudo ser preparado con tal garantía para septiembre de 1493.

### La Armada de Iñigo de Artieta

Se suele ignorar que para este segundo viaje los Reyes comisionaron a Alonso de Quintanilla para organizar en el Señorío de Bizkaia la flota que haría este segundo viaje, menos aventurado. En su preparación intervinieron el naviero Juan de Arbolancha y el General de Mar Iñigo de Artieta.

De creer a Labayru, Sancho López de Ugarte aprestó seis naos que hicieron su alarde el 15 de junio con una tripu-

Perez de Licona bera arduratu zen beste herrikide bizkaitar batzuen soldata jasotzeaz ere, hala nola, Martin de Urtubia-rena eta Domingo upelgilearena. Domingo Antxia hori Ispasterkoa ote zen, eta Martin Urtubia, aldiz, Natxituako itsasmutila?

Lekeitioko Domingo bat ere azaltzen da, Maria de Bizkarraren semea, arotza beharbada. Bizkaitar batek ixten du nomina, Erandioko Lope itsas arotzak; honek arreba zuen Mariza de Areizti eta Sevillan haren soldata erreklamatu zuen Martin de Fano prokuradorearen bitartez. Santa Marinak hondoa jo zuen Navidad portuan eta han gelditu ziren bizkaitarrak tragikoki hil ziren.

### Gipuzkoarrak tripulazioan

Pinzontarren *La Pintarekin* loturik agertzen dira Gipuzkoarrak.

Juan Martin de Azoke debarra zen, Pedro eta Juan de Arraes aita-semeak bezala. Oraindik izendatu gabe ditugu Juan Ruiz de la Peña eta Domingo de Bermeo izeneko beste bat.

Dokumentuaren bestelako irakurketa batek Juan de la Plazari sorlekua Palosen edo Deban jartzen dio. Lehen bidaiako gizon-kopuru osoa irizpenen arabera aldatzen da eta ez dakigu denen izenik. Haietatik dozena bat izan zitezkeen euskaldunak, eta izen ezagunekoak zazpi edo zortzi? Bost bizkaitar izan ziren itzuli ez zirenak, Navidadeko gotorlekuan hil ziren, ez ordea arazoak sortu gabe aurretik. Honela dio Las Casas-ek:

Eta Diego Enriquez de Arana, Navidadeko aguazil gisa gelditu zena, Koloni maitale zuen Beatrizek bere Arana abizen jarri zion seme bat eman zionaren lehengusu edo anaia ote zen? Arana abizenaren adarrak ugaria dira Kordoban aspalditik finkatuak: Díaz de Arana, Rodríguez de Arana, Enriquez de Arana; antzinatik diren bezalaxe Ibarren adarrak Jaenen, Kordoban eta Salamancako Fuenteginaldon. Kordobarrak ziren delako Aranak, nahiz eta zalantzarik gabe euskal jatorrikoak izan.

### Bigarren bidaiia

Atlantikoaren bestaldean lurra –uharteak– bazirela egiaztatuta, horren bermeaz prestatu zuten Kolonen bigarren bidaiia 1493ko irailerako.

### Iñigo de Artietaren Armada

Ez du inor askok jakiten Errege-Erreginak Alfontso de Quintanillari mandatua eman ziotela Bizkaiko Jaurrerian ontzidia antola zezan bigarren bidaiia egiteko, oraingoak ez zuen besteak bezainbesteko arriskurik. Bidaiia horren prestaketa-lanetan Juan de Arbolantxa armadoreak eta Iñigo Artieta Itsas Jeneralak parte hartu zuten.

Labairuren esanetan, Antxo Lopez de Ugartek sei itsasontzi harrapatu zituen, eta 172 arma-gizon, 18 txalupa-mutil, 4



lación de 172 hombres de armas, 18 grumetes, 4 marineros (sic) y 8 pajes.

- En la Capitana embarcó Iñigo de Artieta. Pero a tal flota se le dio nuevo destino.

### La flota de Arbolancha

En julio se hacía el alarde de otra flota de cinco naos, con nuevas tripulaciones, organizadas por Juan de Arbolancha.

Conocemos muchos pormenores de esta flota que desfiló en Bermeo el 12 de julio de aquel año.

- En la nao de Pérez de Izola, que iba por capitán de su nao con Juan de Balza, llevaba por maestre a un hijo, por contra maestre a Esteban de Acorda, por piloto a Juanot, y a otros vizcaínos como Fagaza, Arostegui, Otaola, Martín de Plencia, Juan de Arteaga.

- En la nao de Juan Pérez de Loyola embarcaron ciento cuarenta hombres, cuarenta marineros y unos ochenta hombres de armas.

- Otro tanto ocurría en las naos de Martín Pérez de Fagaza, de Juan Pérez de Amézqueta y en la gran carabela de Iñigo de Artieta, de más de mil toneles y unas trescientas personas.

Conocemos los fletes pagados por las naves y los salarios de quienes en ellas iban. A Artieta, que iba por Capitán General, se le pagaban cincuenta mil maravedís al año, cuarenta mil a su piloto, nueve mil al cirujano, seis mil al capellán y a cada marinero, tres mil a los trompetas.

Conocemos los compromisos jurados por los capitanes respecto a su Capitán General y al servicio de los Reyes.

### Cambio de destino

Partían rumbo a Cádiz en julio y para seis meses. Pero justamente el servicio jurado a los Reyes cambió su destino y, en vez de navegar hacia América, tuvieron que *«partir a pasar allende al Rey moro de Granada, y a otros que pasaban a Africa con él»*.

Teóricamente tenían tiempo para incorporarse al segundo viaje de Colón, que partió en septiembre de aquel año, pero otras exigencias cambiaron su destino. La Armada de Bizkaia permaneció en Cádiz y en el Estrecho, donde realizó nuevo alarde en 1494.

### Vizcaínos en el segundo viaje

Si no la Armada vizcaína, sí participaron algunos vascos en el segundo viaje de Colón:

- los pilotos Lope de Olano y Martín Zamudio;
- el receptor Sebastián de Olano;
- y hombres como Fernando de Guevara, Luis de Arteaga, Bartolomé Salcedo, Miguel de Muncharaz y Francisco de Garay.

Colón regresaría en 1496.

marinel eta 8 morroi. Ekainaren 15ean egin zuten haien alardea.

- *Capitana* izeneko itsasontzian ontziratu zen Iñigo Artieta.
- Baina, ontzidi hari beste norabide bat eman zitzaion.

### Arbolantxaren ontzidia

Uztailean beste bost ontziren alardea egin zuten, beste tripulazio batekin, Juan de Arbolantxak antolatua ziren.

Gorabehera asko ezagutzen ditugu Bermeon uztailearen 12an desfilatu zuen ontzidi hartaz.

- Perez de Izolaren ontzian, bere ontziko kapitan lanetan Juan de Balzarekin zihoanak, bere semea zeraman maisu, Esteban de Akorda kontramaisu, Juanot pilotu, eta gainerakoak bizkaitarrak: Fagaza, Arostegi, Otaola, Martin de Plentzia, Juan de Arteaga.

- Juan Perez de Loiolaren itsasontzian ehun eta berrogei gizon, berrogei marinel eta laurogei arma-gizon ontziratu ziren.

- Horrelatsu gertatuko zen Martin Perez de Fagaza eta Juan Perez de Amezketaren ontzietan zein mila tonaje eta hirurehun bat pertsona zituen Iñigo Artietaren karabela handian.

Halaber, ontziengatik ordaindutako alokairua eta haietan zihoazenen soldatak ezagutzen ditugu. Kapitan jeneral gisa zihoan Artietari mila marabedi ordaintzen zitzaizkion urtean, berrogei mila bere pilotuari, bederatzi mila kirurgialariari, sei mila kaperuari nahiz marinel bakoitzari eta hiru mila tronpetei.

Horrez gainera, kapitainen zinak ezagutzen ditugu, kapitain jeneralaren eta Errege-Erreginen zerbitzura jartzeko konpromisoari buruzkoak.

### Norako aldaketa

Uztailean Cadizera zihoazen sei hilabeterako. Baina, hain zuzen ere zinaren bidezko Errege-Erreginen zerbitzuak beste norabide bat hartu zuen eta, Amerikara joan beharrean, Hegoaldera joan ziren *«partir a pasar allende al Rey moro de Granada, y a otros que pasaban a Africa con él»*.

Teorian bederen, nahikoa denbora bazuten Kolonen bigarren bidaian joateko, urte hartako irailean abiatzekoa baitzen, baina beste eskakizun batzuk medio, destinoa aldatu egin zitzaion. Bizkaiko Armada Cadizen eta Itsasartean gelditu zen, eta hantxe beste alarde bat egin zuen 1494an.

### Bizkaitarrak bigarren bidaian

Bizkaiko Armada ez zen joan, baina euskaldun batzuk parte hartu zuten Kolonen bigarren bidaian:

- Lope de Olano eta Martin Zamudio pilotuak,
- Sebastian de Olano hartzailea,
- eta beste gizon hauek, Fernando de Gebara, Luis de Arteaga, Bartolome Salcedo, Miguel de Muntzaraz eta Francisco de Garai.

Kolon 1496an itzuli zen.

## El tercer y cuarto viaje (1498 y 1502)

En estos primeros años de incertidumbre y exploraciones, América no constituía atractivo para nuestra flota mercante, avezada a la contratación en el Norte. En esta última década del siglo, las naves vascas seguían frecuentando los puertos del Norte, con amenaza creciente de piratas franceses que obligaron a los Reyes a recordar viejas órdenes de protección por naves armadas de las naos mercantes de Flandes. Artieta se empleaba en el bloqueo de Gaeta, en las costas napolitanas, y otros cometían actos de piratería y represalias.

### Tercer viaje

Con todo, siguen apareciendo apellidos vascos en las tripulaciones del tercer viaje de Colón: Lope de Olano, Pedro de Araba, Pedro de Ledesma, Martín de Arriarán, Bernardo de Ibarra.

El regreso de Colón encadenado y las incipientes luchas intestinas entre hispanos convertían la aventura americana en algo más que gesta marina y en algo diverso que al normal tráfico comercial.

### Cuarto viaje

En el cuarto viaje pilotaba la Capitana Santiago Pedro de Ledesma. *La Vizcaína*, propiedad de Juan de Oïquina, de Getaria, se perdió en el viaje.

En la nómina de marinos aparecen diversos vizcaínos y guipuzcoanos:

- Martín de Fuenterrabía, contraestre de La Vizcaína;
- Martín de Arrieta, tonelero;
- Domingo Vizcaíno y Domingo de Arana, calafates;
- el carpintero Machín;
- los marineros Pedro de Maya y Martín de Atín;
- los grumetes Diego de Portugalete, Juan Zamudio, Martín de Larriaga, Bartolomé de Alza, Pascual de Anzurriaga, Antón Chabarría y Antonio de Arce;
- el paje Cheneco
- y el trompeta Gonzalo de Salazar.

### Marineros, aventureros y gente emprendedora

Hombres de mar (maestres, pilotos, grumetes), hombres de guerra, artesanos de mar (carpinteros, calafates, toneleros) se entremezclan en estas empresas, que son náuticas porque se realizan en barcos. ¿Cómo separar al marino, del aventurero y del conquistador?

¿Qué consideración daríamos a gentes como estas?:

- a Adrián de Múgica, Pedro de Gámiz y Diego de Escobar, protagonistas con el alcalde Roldán de la primera revuelta americana;
- o a Herrando de Guevara, el primero que se casó con una princesa india, hija de la reina Anacaona?

## Hirugarren eta laugarren bidaiak (1498 eta 1502)

Esplorazio eta ziurgabetasuneko urte horietan, gure merkataritzako ontzidiarentzat Amerika ez zen erakargarri, Iparreko merkataritza-tratuetan ohitua baitzegoen. Mendearen azken hamarkada horretan, euskal itsasontziak Iparreko portuetara joaten jarraitu zuten, nahiz eta frantses piraten mehatxua gero eta handiagoa izan. Horrek Errege-Erreginak behartu zituen Flandesko merkataritza-ontziek zituzten ontzi armatuen babeserako agindu zaharrak gogoratzen. Artieta Gaetako itsas blokeoan zebilen, Napoliko kostaldean, eta beste batzuk pirateria eta errepresalia-jardueretan zebiltzan.

### Hirugarren bidaia

Dena dela, euskal abizenak agertzen jarraitzen dute Kolonen hirugarren bidaiako tripulazioan ere: Lope de Olano, Pedro de Araba, Pedro de Ledesma, Martín de Arriarán, Bernardo de Ibarra.

Kolon kateaturik itzultzeak eta hispaniarren barruko gataska hasiberriak zirela medio, abentura amerikarra itsasoko balentria baino gehiago eta ohiko merkataritza trafiko normala baino zerbait desberdinago bilakatu zen.

### Laugarren bidaia

Laugarren bidaiari Santiago Pedro de Ledesma pilotatu zuen *Capitana* ontzia. Getariako Juan Oikinaren *Vizcaina* ontzia bidaiari galdu zen. Marinelen nominan bizkaitarrak eta gipuzkoarrak azaltzen dira:

- Martín de Fuenterrabía, *Vizcainako* kontramaisua;
- Martín de Arrieta, upelgilea;
- Domingo Vizcaino eta Domingo de Arana, itsas arotzak;
- Machin, arotza;
- Pedro de Maia eta Martín de Atin, marinela;
- Diego de Portugalete, Juan Zamudio, Martín de Larriaga, Bartolomé de Alza, Pascual de Anzurriaga, Anton Txabarría eta Antonio de Artze, itsasmutilak;
- Cheneco, morroia
- eta Gonzalo de Salazar, tronpeta.

### Marinela, abenturazaleak eta jende saiatua

Denak nahasten dira itsas enpresa horietan, itsasontzietan egiten direnez, nautikoak deitzen zaienetan: itsasgizonak –maisua, pilotuak, itsasmutilak edo txoak–, gerra-gizonak, artisauek –arotzak, istinkariak, upelgileak–. Nola bereizi marinela abenturazaleetatik eta konkistatzaileetatik?

Nola izendatu behar ditugu hauek?:

- Adrian de Muxika, Pedro de Gamiz eta Diego de Escobar, Roldan alkatearekin batera Amerikako lehen biran protagonista izan zirenak;
- edo Indiako Anacaona erreginarekin alaba printzesarekin lehen aldiz ezkondu zen Herrando de Gebara.



¿O a Luis de Arriaga, de origen vasco, que consiguió de la Reina Isabel una capitulación (1501) para llevar 200 colonos casados vizcaínos por cinco años y que fracasó por desconfianza de los vascos?

¿A Hortuño de Bertendona, cantero de Bilbao que fue a la Española, y a Francisco de Garay, el primero que construyó una casa en piedra en América y fue gobernador de Jamaica?

¿O a otros muchos que se instalan en la isla como hacendados y comerciantes y cuya lista ha recompuesto Yon Bilbao?

América, en estos años, es sólo una parte de nuestra Marina y de nuestros marinos. Europa era su teatro más frecuente. Obviamente los vascos en América fueron en barcos, pero no podemos confundir la historia de aquellos con la de nuestros marinos.

Edo jatorriz euskalduna zen Luis de Arriaga, Isabel Erreginagandik 200 gizon kolono ezkondu bost urterako eramateko ezkontza-hitzarmen bat lortu zuena (1501) eta euskaldunen fidagaiztasunagatik porrot egin zuena?

Hortuño de Bertendona, Bilboko hargina, La Españolara joan zena, eta, Francisco de Garai, Amerikan harrizko etxea eraiki zuten lehena eta Jamaikako gobernadorea izan zena?

Yon Bilbaok birmoldatu duen zerrendaren arabera, uhartean aberats eta merkatarik gisa finkatu ziren beste asko eta asko? Urte horietan, Amerika ez zen gure Nabigazioaren eta gure marinelen alderdi bat baizik. Europa zen antzezleku ohikoena. Bistakoa denez, Amerikara euskaldunak itsasontzietan joan ziren, baina ezin nahas ditzakegu haien eta gure marinelen historia.



Juan de la Cosaren erretratua.  
Retrato de Juan de la Cosa.

Kristobal Kolon.



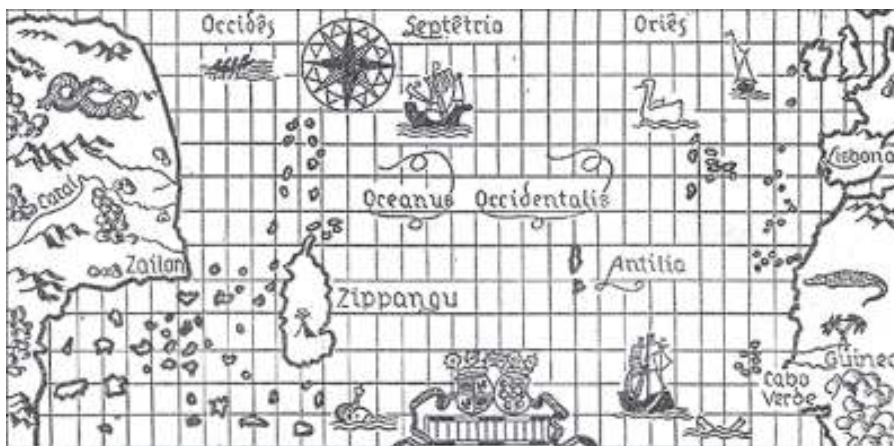
Kristobal Kolon.  
Irudipenezko erretratua, ez dago erreproduzio fidagarririk, ez almirantearenik ez bere ontzidiarenik.

Cristobal Colón.  
Retrato imaginario, no existen reproducciones fiables del almirante, como tampoco de su flota.





Mapa de Juan de la Cosa / Juan de la Cosaren mapa.



Toscanelli-ren maparen erreprodukzioa, 1474koa.  
Reproducción del mapa de Toscanelli de 1474.

Kolonek ezin jakin zezakeen Europa eta Asia artean Kontinente berri ezezagun baten hesia hedatzen zenik. Gure krokisak haren ideiak eta gertakari geografikoen errealitatea azaltzen ditu.

Colón no podía saber que entre Europa y Asia se extendía la barrera de un nuevo Continente desconocido. Nuestro croquis revela sus ideas y la realidad de los hechos geográficos.







Facsimil del Mapa Universal de 1507 / Mapa unibertsalaren faksimilea, 1507koa.



Mapa del continente americano del cartógrafo Thevet / Kontinente amerikarraren mapa, Thevet kartografoarena.





Cristóbal Colon en el convento de la Rábida / Kristobal Kolon La Rabidako komentuan.

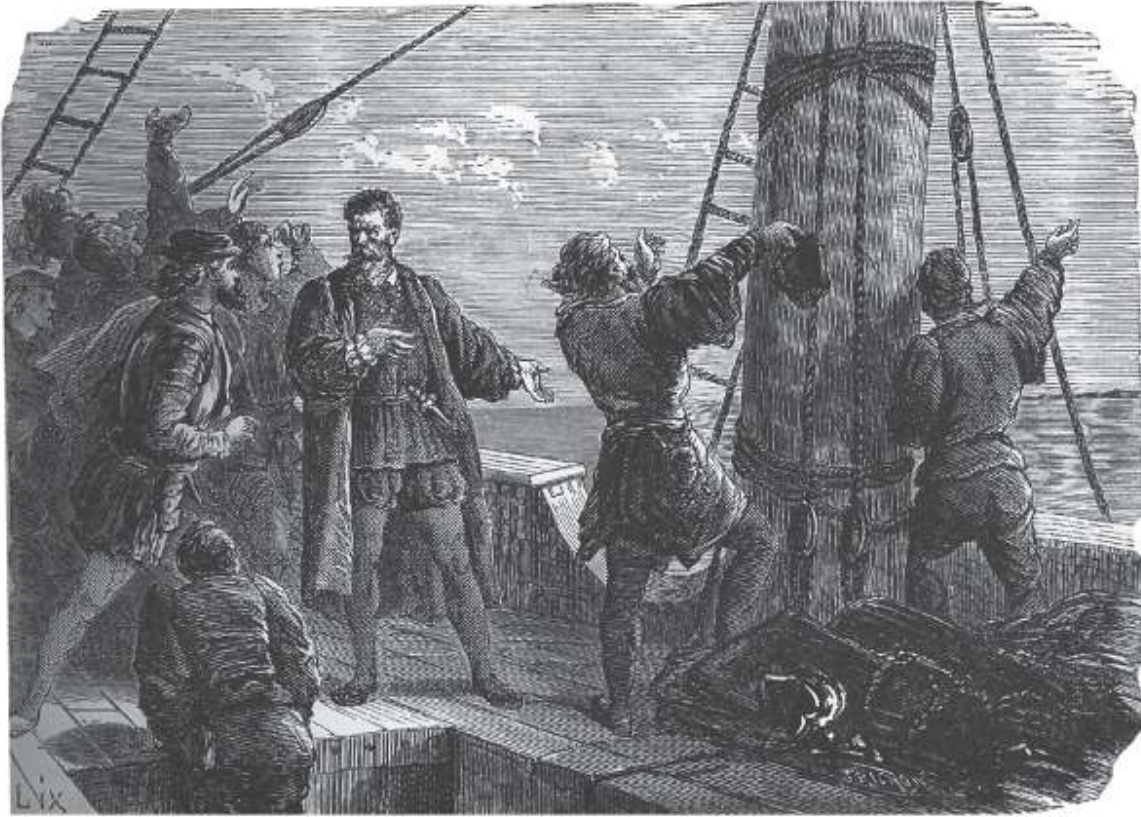


Kolonek Errege Katolikoekin izandako lehen elkarriketa.  
Primera entrevista de Colón con los Reyes Católicos.

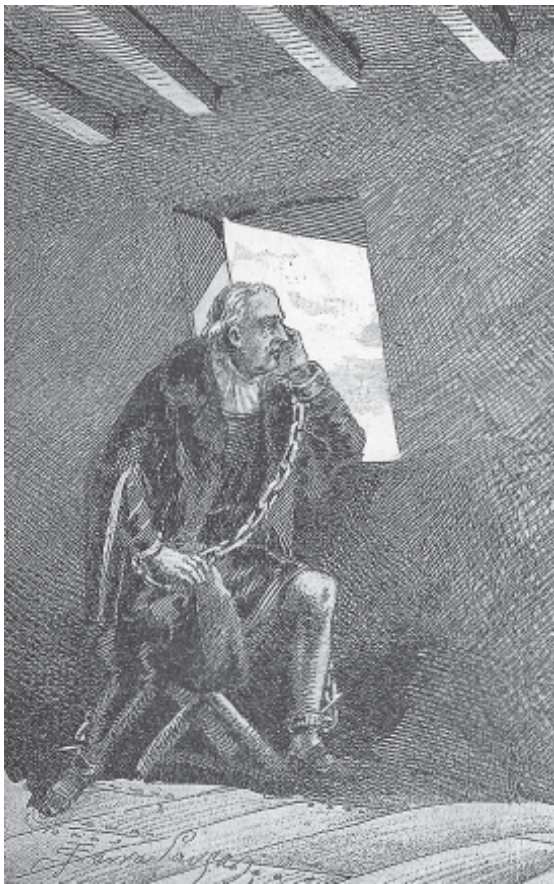


Errege Katolikoak Koloni harrera egiten  
lehen bidaia egin ondoren.  
Recibimiento de Colón por los Reyes Católicos  
después de su primer viaje.





Descubrimiento de América / Amerikaren aurkikuntza.



Kolon bere bigarren bidaiatik itzuli.  
Regreso de Colón de su segundo viaje.



Kristobal Kolonen azkeneko ordua.  
Últimos momentos de Cristóbal Colón.

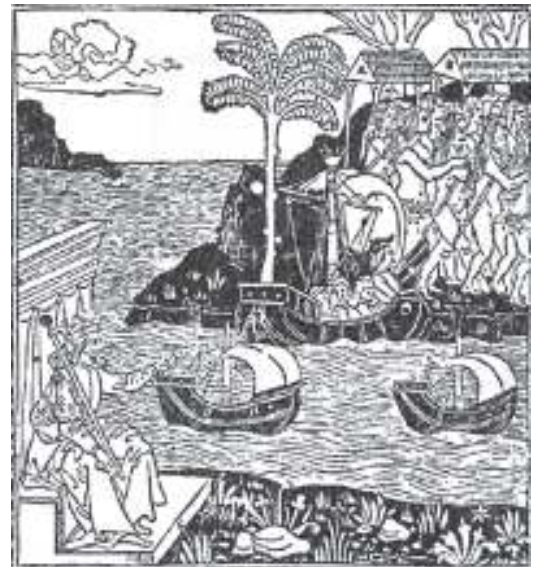


KOLONEN BIZITZAKO ESZENAK. AURKIKUNTZA

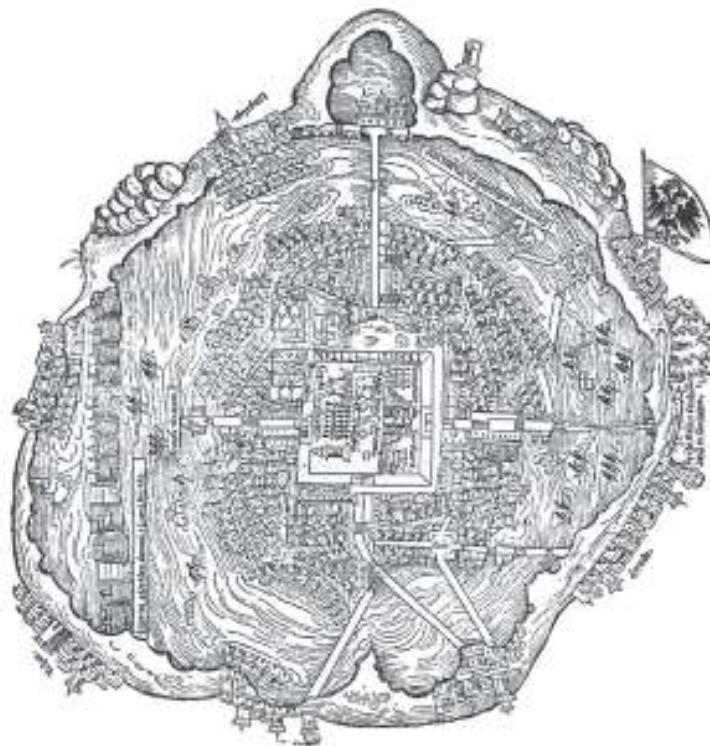


Piperbeltz-uzta, aurkikuntzen interes ekonomikoan zegoen espezieta bat.

Cosecha de pimienta, una de las especias que está en el interés económico de los descubrimientos.



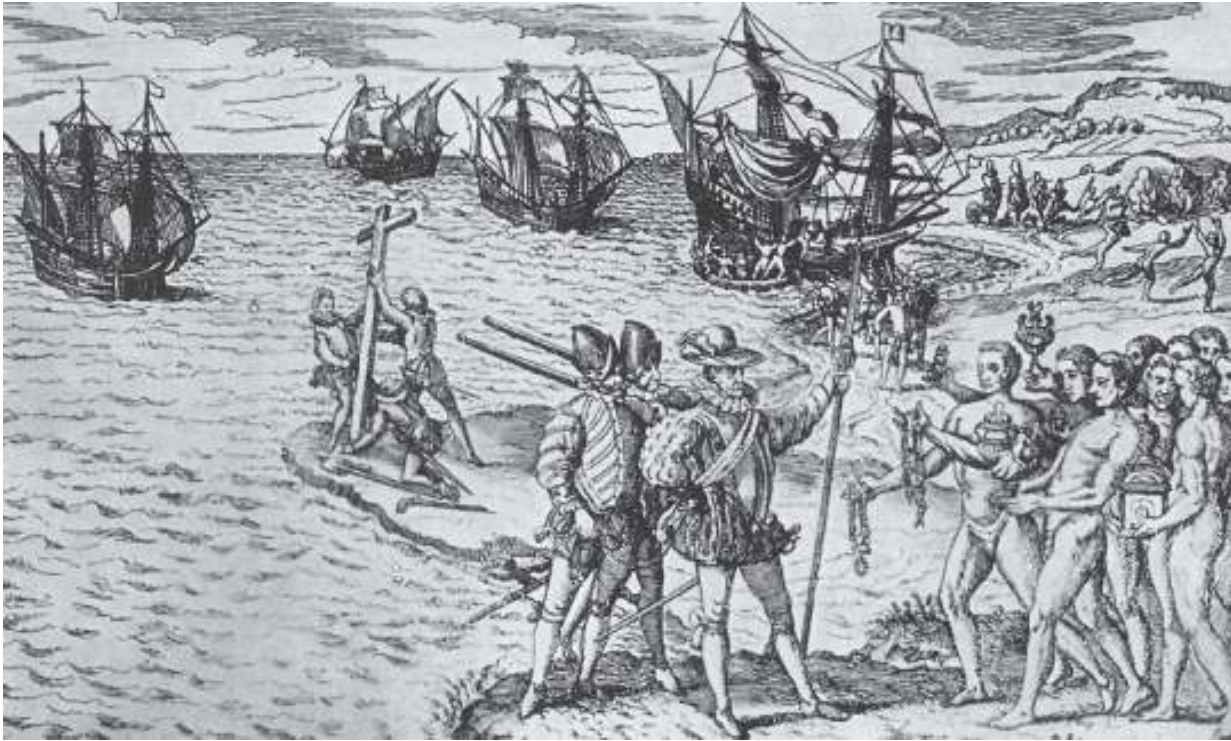
Kolonen lehorreratzeari buruz Florentzian 1493an argitaratu zen orria. Hoja publicada en Florencia en el año 1493 sobre el desembarco de Colón.



**Plano de la ciudad de México.**  
En el lago en el que se asentaba la ciudad tuvo lugar una importante acción naval en la que también participaron naves y marinos vascos.

**Mexiko hiriko plano.**  
Hiria finkatua zegoeneko aintziran, itsas ekimen garrantzizko bat gertatu zen hartan, hantxe izan ziren itsasgizon eta itsasontzi euskaldunak.





Kolon Guanahanín lehorreratu zen. Kobrezko grabatua, XVII. mendekoa.

Desembarco de Colón en Guanahani.

Grabado en cobre, del siglo XVII.



Kolonen hirugarren bidaia.

Bobadilla gobernadorearen aginduz kateatu eta Espainiara bueltatua.

Tercer viaje de Colón.

Encadenado por orden del Gobernador Bobadilla es devuelto a España.



Palosetik irten aurreko prestakizunak (La Rábida monasterioko margolanean).  
Preparativos antes de la partida de Palos (pintura en el Monasterio de La Rábida).

Amerikarantz ontziratzen. Hoefnagel-en grabatua, G. Braun-en.  
*Civitates orbis Terrarum* lanean (1599).

Embarque para América. Grabado de Hoefnagel  
en el libro de G. Braun. *Civitates orbis Terrarum* (1599)







Kolon Amerikan lehorreratzen (D. Dióscoro Puebla-ren margolana).  
Desembarco de Colón en América (cuadro de D. Dióscoro Puebla).



«Kolonen lehorreratzea», Jose Gamelo Aldarena.  
«Desembarco de Colón» de José Gamelo Alda.





*Niña* karabelaren eredua,  
Modelo de la carabela "Niña",

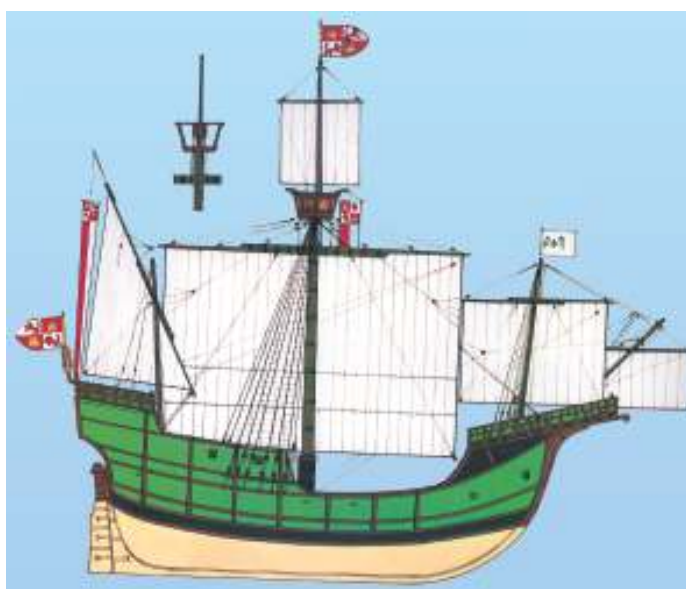
JOSÉ MARÍA MARTÍNEZ HIDALGO Y TERÁN-EN ARABERA.  
ITSAS MUSEOA. (BARTZELONA).

SEGÚN JOSÉ MARÍA MARTÍNEZ HIDALGO Y TERÁN.  
MUSEO MARÍTIMO (BARCELONA).

*Pinta* karabelaren eredua,  
Modelo de la carabela "Pinta",



*Santa María* itsasontziaren eredua,  
Modelo de la nao "Santa María",



*Santa María* itsasontziaren berreraikuntza,  
Reconstrucción de la nao "Santa María",





Escuadra de Colón / Kolonen eskuadra.



Kolonen eskuadra, erdian *Santa María* duela.

La escuadra de Colón. En el centro la "Santa María".



La "Niña"



La "Pinta"

KOLONEN ITSASBIDE BATZUEN MAPAK



Kolonen lehen bidaiako ibilbidea.  
Ruta del primer viaje de Colón.



Kolonen bigarren bidaiako ibilbidea.  
Ruta del segundo viaje de Colón.



Kolonen hirugarren bidaiako ibilbidea.  
Ruta del tercer viaje de Colón.



Kolonen laugarren ibilbidea.  
Cuarto viaje de Colón.



Kristobal Kolonen ibilbideak.  
Itinerarios de Cristóbal Colón.

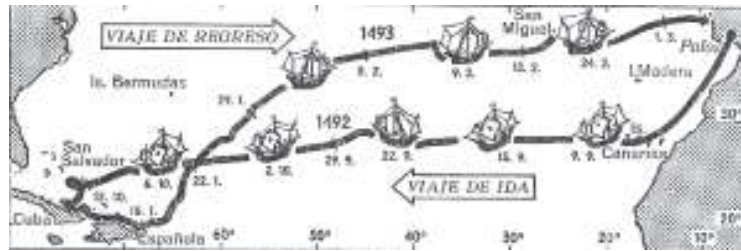


Saiatze berantiarrak.  
Los intentos tardíos.



Kolonek Amerikara egindako lehen bidaiaren itsasbidea.

Derrotero de Colón de su primer viaje a América.



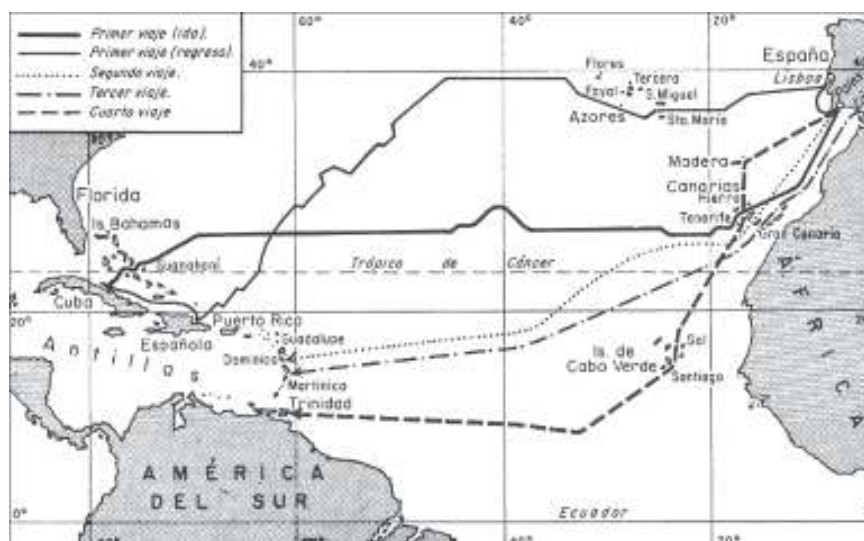
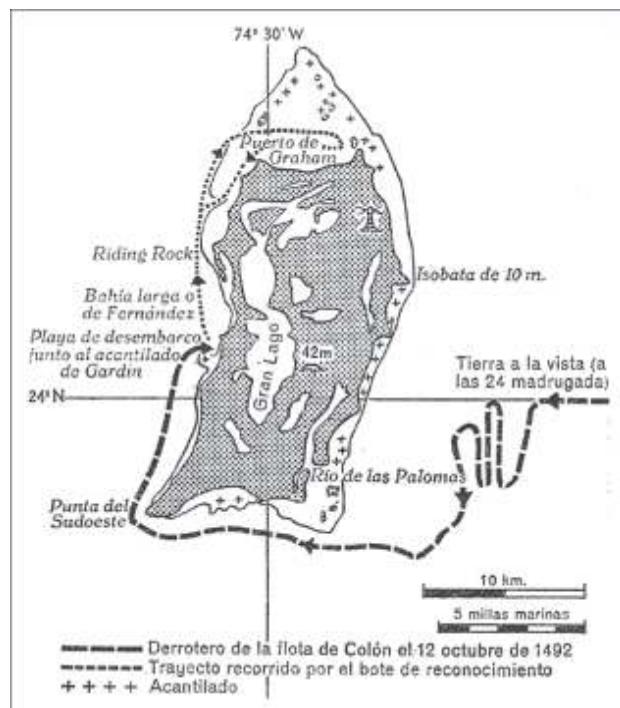
Karabela «berriri aurkitutako uharteen» mapa irudikarian. Kristobal Kolonen eskutitzekoa (Anberes, 1493).

Carabela en un mapa imaginario de las "islas nuevamente descubiertas".

De la carta de Cristóbal Colón (Amberes, 1493)

San Salvador, gaur egungo Watling uhartea, 1492ko urriaren 12an Kolon lehorreratu zenekoa.

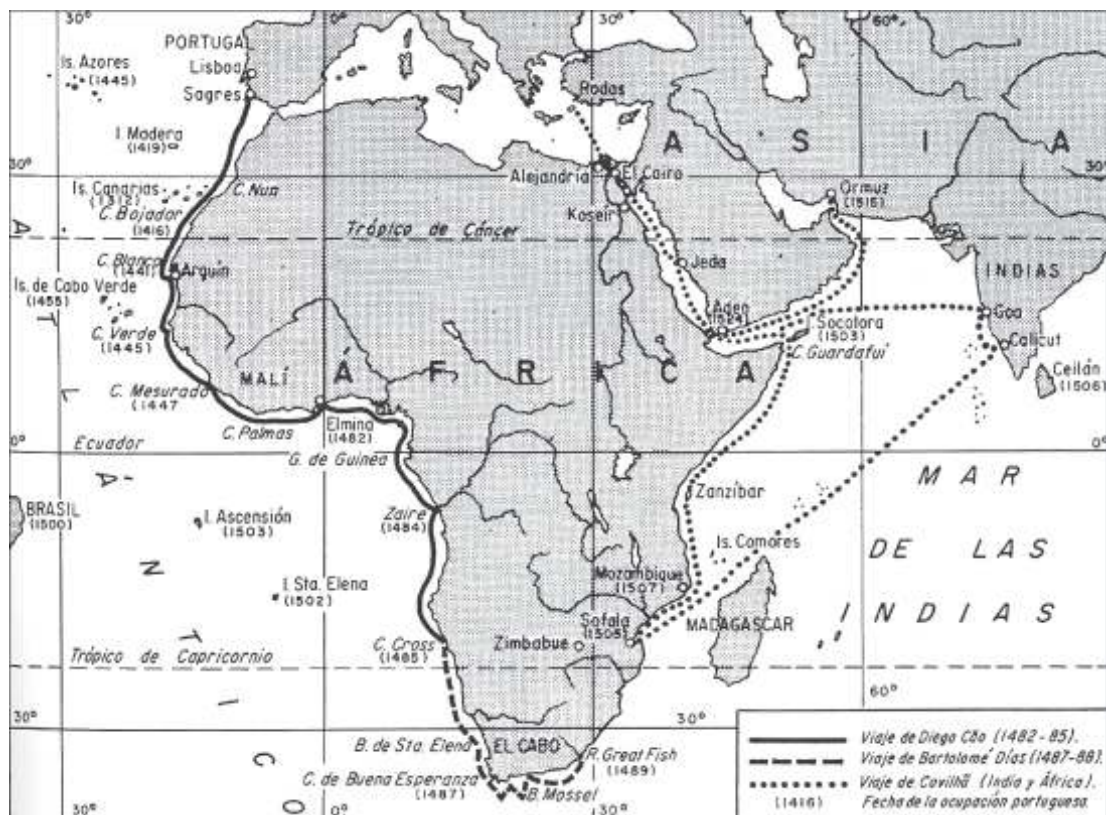
San Salvador, la Isla Watling de nuestros días, donde Colón desembarcó el 12 de octubre de 1492.



Kristobal Kolonen lau bidaien ibilbideak, ozeanoz haraindikoak. Itinerarios transoceánicos de los cuatro viajes de Cristóbal Colón.



Lisboa.



Portugalдарren espedizioak, Indietako bidean (1482-1416).

Expediciones portuguesas en el camino de las Indias (1482-1416).

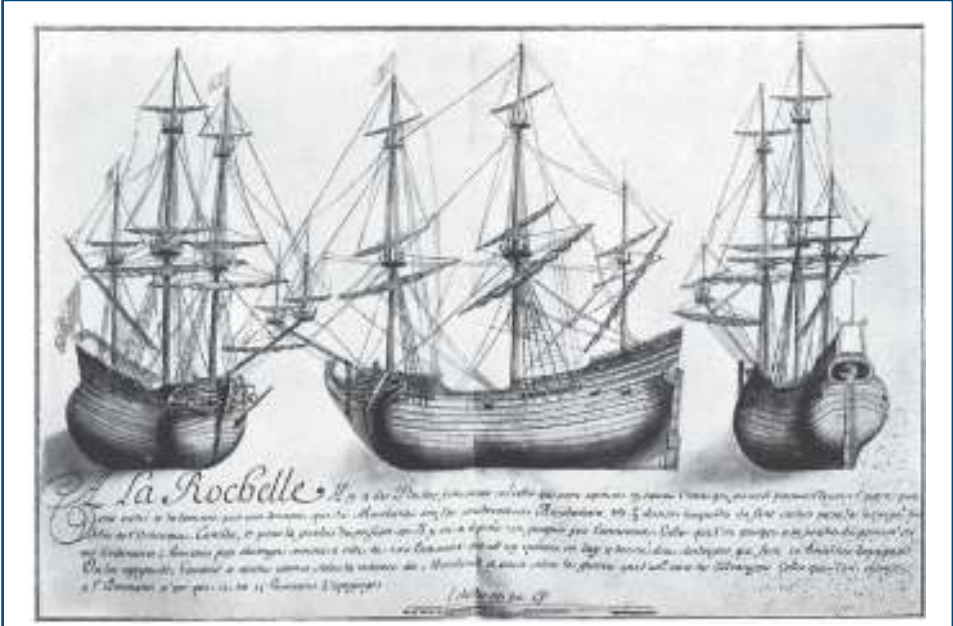




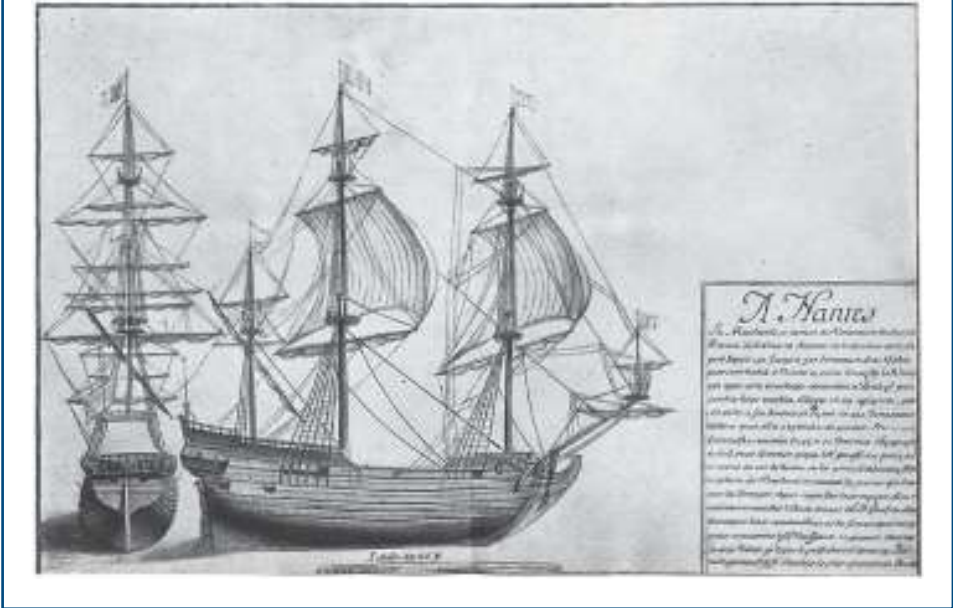
Lisboak sona hartu zuen Vasco de Gamak Indietara egindako bidaian.  
Lisboa acrecienta su importancia con el viaje de Vasco de Gama a la India.



Sao Jorge de la Mina. Elminako portugaldarren gotorlekua, Urrezko kostalde afrikarrean.  
Sao Jorge de la Mina. Fuerte portugués de Elmina, en la Costa de Oro africana.



Merkataritzako itsasontzi frantsesak.  
Navíos franceses de comercio.





## SIGLO XVI

### POLÍTICA Y ACTIVIDAD NAVAL DE LOS AUSTRIA

#### Una fastuosa Armada de bodas (1496)

N

No todo eran tratos, guerras o aventuras. A veces el mar se vestía de fasto y sus hombres conocían horas placenteras. Unas bodas solemnes, dobles, la del archiduque Felipe con la Infanta española Doña Juana, y la de doña Margarita, hija del Emperador Maximiliano, con el Príncipe español Don Juan, dieron ocasión para la preparación de una fastuosa armada de ida y vuelta.

Por Real Cédula firmada en Alvaro el 30 de octubre de 1495, los Reyes movilizaban los efectivos de la costa de Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas.

#### De nuevo Juan de Arbolancha

El Corregidor de Burgos, García Cotes y, una vez más, el bilbaíno Juan de Arbolancha, fueron los encargados de organizarla y dirigirla. Podrían fletar naves a conveniencia y movilizar artilleros, fabricantes de naves y obreros a discreción. Arbolancha recibió cuatro millones de maravedises para el flete de las naves; alguna de ellas se hallaba en construcción y era del Adelantado de Murcia.

A una docena de naos bilbaínas se añadirían otras veinte pinazas y otras naos vascas, como las de Martín de Arteaga, López de Basara –de 280 toneles y fletada por el Obispo de Badajoz–, Pedro de Arrona, Lope de Celaya, Martínez de Lezo, Miguélez de Elorrieta, Jimeno de Bertendona, Pedro de Ariz, Juan de Areita, Jácome de Rentería, Martín de Arayaga y Martín de Igola.

#### Pertrechos

Sus pertrechos de guerra, con tratarse de una embajada de paz, son impresionantes y los conocemos en detalle: pólvora y diversos tipos de cañones, ballestas, lanzas y dardos, corazas y capacetes, plomo y hierro para los pasavolantes. La industria ferrona debió tener buen quehacer.

Los pertrechos de boca no fueron menos aparatosos, en aceite, cera, arroz, sal, cecina, manteca, arenques... y naturalmente bizcocho y agua.

## XVI. MENDEA

### AUSTRIATARREN POLITIKA ETA ONTZIGINTZA

#### Ezkontzako Armada arranditsu bat (1496)

A

Alabaina, dena ez zen hitzarmen, gerra eta abentura. Aldizka itsasoa luxuz janzten zen eta itsasgizonak aldi atsegingarriak bizitzen zituzten. Ezkontza nagusiak, bikoitzak: Felipe Artxidukea Juana Espainiako Infanta anderearekin ezkondu zen, eta Margarita anderea, Maximiliano Enperadorearen alaba, Espainiako Don Juan printzearekin. Horrek ekarri zuen joan-etorrirako armada arranditsu bat prestatzeko egokiera.

Alfaron 1495eko urriaren 30ean sinaturiko Errege Zedula bidez, Errege-Erreginek Gipuzkoa, Bizkaia eta Lau Hiribildutako kostaldeko efektiboak mobilizatu zituzten.

#### Berrero Juan Arbolantxa

Burgosko Korrejidorea, Garcia Cortes eta –beste behin ere– Juan de Arbolantxa bilbotarra arduratu ziren antolamenduaz eta gidaritzaz. Itsasontziak komenentziara alokatu eta nahi adina artilleria, ontzigile nahiz langile mobiliza zezaketen. Arbolantxak lau milioi marabedi jaso zituen itsasontziak alokatzeko; bakarren bat, ordea, eraikuntzan zegoen, eta hura Murziako Adelantatuarena zen.

Bilboko dozena bat ontziri erantsi zitzaizkion beste hogei zama-ontzixka eta beste euskal ontzi batzuk: Martín de Arteaga, eta Lopez de Basararenak –280 tonakoak, Badajozeko Gotzainak alokatuak– Pedro de Arrona, Lope de Zelaia, Martínez de Lezo, Miguelez de Elorrieta, Jimeno de Bertendona, Pedro de Ariz, Juan de Areita, Jacome de Renteria, Martín de Arayaga eta Martín de Igolarenak.

#### Hornidurak

Gerrako hornidurak –bake enbaxada bat izateko– ikusgarriak dira, eta xehetasunez ezagutzen ditugu: bolbora eta mota askotako kanoiak, baleztak, lantzak, dardoak, armadurak eta buru-babesak, esku-kanoientzako beruna zein burdina. Ez zuten lanik faltako burdingintzan ari zirenek!

Ahorako hornigaiak ere deigarriak izan ziren: olioia, argizaria, arroza, gatza, zezina, gantza, sardinzarrak, bizkotxoa eta ura.

Solamente dos carracas y cuatro naos cargaron en Galicia 1578 quintales de bizcocho o galleta, 101 arrobas de aceite, doce barriles de aceitunas, más de cuatro quintales de azúcar, dos barriles de almendras, dos mil quintales de cecina de vaca o carne salada, veinte mil cántaras de vino y seiscientos toneles de agua para apagar la sed.

Sin olvidar los diez quintales de candelas de sebo y más de tres quintales de cera para el servicio del alumbrado de la Archiduquesa. ¡Ah!, y doscientos carneros vivos, veinte vacas y mil gallinas.

### Séquito

Además de los personajes y del séquito de honor, embarcaron varios miles de hombres entre maestros, marineros, grumetes, pajes, escuderos, espingarderos, ballesteros y peones, repartidos y al mando del Almirante D. Fadrique Enríquez, del Conde de Luna y de Alba de Liste, del marqués de Astorga...

Solamente de Bizkaia fueron quinientos hombres «*con sus corazas, casquetes, ballestas y con dos docenas de saetas en su aljaba*», además de doscientos mareantes, comandadas por Gómez de Butrón, mientras las naves las mandaba Sancho de Bazán.

A estas veinte naves de guerra acompañaron unas cien naos, fustas y galeras, en las que iban la cámara y el séquito de Su Alteza, el arreo, alhajas y equipo; y otros buques mercantes con lanas y vino, formando en total un contingente de 120 naves, que salieron del puerto de Laredo el 22 de agosto.

### La partida y el retorno

La vistosa flota que zarpó con buen tiempo y en la que iban Martín de Múgica, tesorero de Doña Juana, Juan de Avendaño, Juan de Arteaga y otros parientes mayores, conoció borrascas al llegar al canal. Se perdió una nave vizcaína y tuvieron que arribar a Inglaterra. En el último tramo del viaje de Inglaterra a Flandes la Infanta embarcó en una nao vizcaína, abandonando la pesada carraca capitana.

El retorno de la flota, unida a la del Emperador Maximiliano, cuya hija Margarita venía a España para casarse con el Príncipe Don Juan, demoró muchos meses la salida. La dureza del invierno dio cuenta de no pocas vidas, entre otras, la del Almirante, siendo sustituido en el mando de la flota por Butrón y Múgica.

Este retraso hizo necesaria una información para los Reyes sobre pagos de salarios atrasados —quinientos maravedís al mes los marineros, cuatrocientos los grumetes y hombres de armas, además del mantenimiento—, herencias de los que habían fallecido, gentes que se alistaron y no partieron.

Aunque la mayoría de infantes y marineros eran de Bizkaia, Castilla, Trasmiera y Asturias, hubo también guipuzcoanos; al Corregidor de Gipuzkoa pedirían los reyes cuenta y razón de los alistados en la expedición, de los muertos y de lo que se les debía.

Galizian, 1578an, bi ontzi zaharrek eta lau itsasontzik 101 arroa olio, 12 upel oliba, 4 kintal azukre, 2 upel almendra, 2 mila kintal behi-zezina edo haragi gazitua, 20 mila pegar-ardo eta egarria itotzeko 600 tona ur kargatu ziren.

Horrez gain, 10 kintal gantz-kandela eta 3 kintal argizari, Artxidukesari argizatze-zerbitzua egiteko. A!, eta berrehun ahari bizi, hogeitahi behi eta mila oilo.

### Segizioa

Pertsonaiez eta ohorezko segizioaz gain, milaka batzuk izan ziren, maisu, marinel, txalupa-mutil, morroi, ezkutari, espingardari, baleztari eta peoi ontziratu ziren gizonak, Don Fadrique Enriquez, Luna Kondea eta Alba de Listeko, Astorgako markesaren aginduz banatuak. Bizkaitik bakarrik bostehun gizaseme joan ziren «*con sus corazas, casquetes, ballestas y con dos docenas de saetas en su aljaba*», eta berrehun nabigatzaile, Gomez de Butron armada-buruak gidaturik, baina itsasontzietan Antxo de Bazanek agintzen zuen.

Gerrako itsasontzi hauekin batera, beste ehun bat ontzi, txalupa eta galera ziren, Erregearen ganbera eta segizioa, arrioa, bitxi apaingarriak eta ekipoa zihozenak; gainera merkataritza-ontzi batzuk artilea eta ardoa zeramaten. Guztira, Laredoko kaitik abuztuaren 22an irten ziren 120 itsasontzi.

### Irteera eta itzulera

Ontzidi ikusgarria eguraldi onez itsasoratu bazen ere —han zihozen Martin de Mogica, Juana anderearen diruzaina, Juan de Arteaga eta ahaide nagusi zenbait— kanalaren bukaeran ekaitzak harrapatu zituen. Itsasontzi bizkaitar bat galdu egin zen eta Ingalaterran porturatu behar izan zuten. Ingalaterratik Flandriako bidaiaren azken zatian, Infanta itsasontzi bizkaitar batean ontziratu zen, buru zihozan itsasontzi zahar astunetik jaitzita.

Ontzidiaren itzulera hilabete asko atzeratu zen. Maximiliano Enperadorearen alaba Margarita Espainiara zetorren Don Juan Printzearekin ezkontzera, eta haren ontzidiarekin elkartuta etortzekoa baitzen. Negu gogorak bizitza asko eraman zituen berekin, Almirantearena besteak beste, eta haren ordezkari Butron eta Mogica izan zituen ontzidiak.

Atzerapen hori zela-eta, Errege-Erreginak informatu beharra zegoen atzeratutako soldataren ordaintzeari buruz —mantenuaz gain, marinelek hilean bostehun marabedi, txalupa-mutilek eta arma-gizonak lauhun marabedi—, hilak gertatu zirenen herentziaz eta izena emana zuten baina ontziratu gabeko pertsoez.

Nahiz eta infante eta marinel gehienak Bizkaia, Gaztela, Trasmiera eta Asturianskoak izan, baziren gipuzkoarrak ere; Gipuzkoako Korregidoreari kontuak eta arrazoiak eskatu zizkioten espedizioan izena emandakoez, hildakoez eta haiei zor zitzaizenez.



## Año 1500. Algunos documentos y el Colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz

Al término del siglo pueden registrarse algunas Reales Cédulas que inciden en el mundo de nuestra Marina:

En 1498 los Reyes autorizan a Gipuzkoa que envíe al Estrecho cuantos navíos quiera en corso.

Tres años más tarde otra R.C. prohíbe la venta de navíos a cualquier extranjero –medida coercitiva negativa– y el cargar mercaderías en naves que no sean de España –medida positiva– (R.C. de Granada, 11 agosto 1501).

Al año siguiente, la guerra con Francia autorizaba a embargar naves francesas y bretonas y en 1502 se encomendaba al Corregidor de Bizkaia armase naos gruesas para proteger el comercio.

En 1502 se premia al debararra Irarrazabal por haber roto la cadena del puerto de Bayona y haber apresado una nao francesa. El comercio y la inseguridad de la guerra mandan.

### Medidas proteccionistas

Se multiplican las medidas protectoras:

- en los puertos de Bizkaia y Gipuzkoa no se puede obligar a cargar mercaderías en nave determinada, sino a voluntad del cargador, pero en naves del reino (20 oct. 1505);
- al año siguiente Fernando el Católico exime a las flotas de Bizkaia, Flandes y La Coruña del pago de una gabela al Cabildo de Santiago.
- Por R. C. firmada en Sevilla (20 nov. 1507) se regula el modo de tomar dinero a cambio los maestros y sobre el vender y fletar navíos.

### Noticias de 1508

Muy variadas referencias y noticias tenemos del año 1508:

- Ochoa de Larrea, maestro de una nao bilbaína, alcanza un seguro real para que en su viaje comercial a Inglaterra no padezca represalias a cuenta de una nao inglesa que tomó cierto corsario en la costa de Andalucía.
- El 18 de abril de ese año una R.C. expedida en Burgos autorizaba a las naves inglesas que venían a Gipuzkoa con mercaderías, el poder volver con cargazón de hierro.
- La paz con Francia exigía que el Corregidor de Gipuzkoa, Vázquez de Acuña, juntándose con el Comisario nombrado por el Rey de Francia, cumplieren el Tratado de Paz, juzgando y resolviendo las cuestiones pendientes sobre presas en la mar.
- Acaso tuviese que ver con tales apresamientos un Pedro de Mondragón, que no debía ser manco en el oficio: nada menos que dos Cédulas Reales se expiden contra él (Cáceres 29 dic. 1508 y Valladolid 5 feb. 1509).

## 1500. urtea. Mende aldaketa: Bizkaiko pilotuen Elkargoa Cadizen

Mendearen amaieran erregistratu ahal izan ziren gure Nabigazioaren alorrean eragina izango zuten zenbait Errege Zedula:

1498an Errege-Erreginek baimena emango diote Gipuzkoari Itsasartera nahi adina itsasontzi bidali ditzaten itsaslapurretara.

Hiru urte beranduago, beste Errege Zedula baten bidez galazazi egiten zen edozein atzerritarri ontziak saltzea –neurri hertsatzaile negatiboa– eta Espainiakoak ez ziren ontzietan salgaiak kargatzea –neurri positiboa– (1501eko abuztuaren 11ko Granadako Errege Zedula).

Ondorengo urtean, Frantziarekiko gerrak baimendu egiten zuen ontzi frantses eta britainiarrak bahitzea, eta 1502an Bizkaiko Korrejidoreari merkataritza babesteko ontzi mar-dulak presta zitzala agintzen zitzaion.

1502an Irarrazabal Debarra sarituko dute Baionako portuko katea apurtu eta ontzi frantses bat bahitzeagatik. Merkataritzak eta gerraren segurtasunik ezak zuen lehentasuna.

### Babes neurriak

Areagotu egin ziren babes-neurriak:

- Bizkaiko eta Gipuzkoako portuetan ezin behar daiteke inor ontzi jakin batzuetan salgaiak kargatzera, kargatzailearen borondatez ez bada, baina, beti ere, erreinuko ontzietan (1505eko urriak 20).
- Ondorengo urtean Fernando Katolikoak salbuetsi egin zituen Bizkaiko, Flandriako eta Coruñako ontzidiak Santiagoko Kabildoari zerga bat ordaintzetik.
- Sevillan sinaturiko (1507ko azaroak 20) Errege-zedulaz maisuen trukean dirua hartzeko eta ontziak saltzeko nahiz alokatzeko modua arautzen da.

### 1508ko berriak

1508ko urteari buruz, askotariko erreferentzia eta berriak ditugu:

- Otxoa de Larrea, ontzi bilbotarraren maisuak erregeren seguru bat lortu zuen Ingalaterrara salerosketa bidaiarako, Andaluziako kostaldean kortsario batek ontzi ingeles bat bahitu zuela-eta errepresaliarik ez nozitzeko.
- Urte horretako apirilaren 18an, Burgostik igorritako Errege Zedula batek baimena ematen zien merkantziak Gipuzkoara zetozen ontzi ingelesei, burdin kargamentuz itzultzeko.
- Frantziarekin bakea egiteko, beharrezkoa zen Vázquez de Acuña Gipuzkoako Korrejidorea, Frantziako Erregeak izendaturiko Komisarioarekin elkartuta, Bake Ituna betetzea itsasoko harrapakinen gainean egiteke dauden auziak epaituz eta irtenbidea emanaz.
- Baliteke harrapaketa horietan Pedro de Mondragon izeneko batek zerikusirik izatea; inola ere ez zen makala ofizio horretan: bi Errege Zedula igorri ziren haren aurka, Cácerestik 1508ko abenduaren 29an eta Valladolidetik 1509ko otsailaren 5ean.

- En la primera de ellas se ordena a los Justicias de la costa que apresen a Pedro de Mondragón por haber robado en la mar muchas naos de naturales de España y reinos amigos;
- en la segunda se manda al Corregidor de Cuatro Villas, a Justicias y Gobernadores de Bayona y San Juan de Luz que cojan preso al temible corsario que andaba por aquella costa.

### Noticias de 1509

- En 1509 venían comisionados portugueses a Bizkaia y Gipuzkoa a comprar armas para la Armada que preparaban para la guerra de África. Los Corregidores de ambas Provincias recibían prevención para facilitar naves con justo flete (dos naos y una carabela) que necesitaba el Duque de Terranova para traer de Génova a su mujer e hijas. Y los hermanos Miguel Martínez de Arriarán y Juan Martínez de Aristizábal recibían el favor real para embarcar en Cartagena la gente levantada en Bizkaia para la guerra contra los moros de África.

### Colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz

Atrás nos ha quedado el año 1500 y no debe quedar sin registrar una Cédula Real de ese año, cuyo tenor es el siguiente:

*Don Fernando y Doña Isabel... Por quanto por parte de vos el Colegio de los pilotos estantes en la cibdad de Cadiz, nos fueron recha relación por vuestra petición diciendo que de tanto tiempo acá que memoria de hombres no es en contrario, a avido en la dicha cibdad el dicho Colegio de viscaínos, los quales han tenido sus hordenanzas justas e sus leyes que tienen para navegar al Poniente de las carracas y galeas que vienen a la dicha cibdad de Cadiz para las aviar a la parte del Poniente, de lo qual aviamos seydo muy servidos e nuestras rentas acres tentadas, porque a causa del dicho Colegio de los pilotos estantes en la dicha cibdad, vienen las carracas y galeas para tomar los dichos pilotos a la dicha cibdat, e se venden e contratan muchas mercaderías en que, como dicho es, eramos muy servidos e aprovechados los vecinos de la dicha cibdat, e que para conservar el dicho Colegio teniades ciertas Hordenanzas, que eran justas y honestas, de las quales haciades presentación ante nos en el nuestro Consejo, en las quales se contenía que ningún piloto de dicho Colegio no pueda salir fuera de la dicha cibdat e recibir carracas ni galea de las partes de Levante, son pena de ciento e cincuenta ducados, la tercera parte para la nuestra cámara e fisco, e la otra tercia parte para la Capilla que teneis en la iglesia de Santa Cruz de la dicha cibdat, donde teneis vuestra devoción...*

Aunque la memoria del hombre, a la que se acude para prestigiar la antigüedad de una institución, sea corta aun extendiéndola a un par o tres generaciones, quiere decirse que el Colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz, del que tan poco sabemos, se inicia acaso a comienzos del siglo XV, y tenía su capilla y sus Ordenanzas.

Por el mismo documento, única fuente de información, sabemos que por tales Ordenanzas ningún piloto podía hacer su servicio sin que primero fuese acordado ante su Cónsul o de los demás pilotos en ausencia de éste; y por la misma Ordenanza, si algún piloto fallecía fuera de su tierra, sus compañeros le hacían las honras fúnebres a costa del Colegio de pilotos. Y que cualquier piloto que llegase a acuerdo en la recepción de carracas o galeas, había de dar

- Lehenengoan, kostako Epaileri agintzen zaie atxilo dezatela Pedro de Mondragon, itsasoan Espainiako nahiz erreinu adiskideetako itsasontzi asko bahitzegatik;
- bigarreanean, Lau Hiribilduetako Korrejidoreari eta Baionako nahiz Donibane-Lohitzuneko Gobernadoreei agintzen zaie harrapa dezatela kostalde hartan dabilen kortsario beldurgarria.

### 1509ko berriak

- 1509an Portugaleko mandatariak etortzen ziren Bizkaia eta Gipuzkoara, Afrikan prestatzen ari ziren gerrarako Armadarentzat armak erostera. Bi probintzietako Korrejido-reei prebentzioak egiten zitzaizkien ontziak alokairu doiez eskain zitzaizten –bi ontzi eta karabela bat– Terranovako Dukeak behar baitzituen, Genobatik bere emaztea eta alabak ekartzeko. Eta Miguel Martinez de Arriaran eta Juan Martinez de Aristizabal anaiek erregearen mesedea eskuratu zuten, Afrikako mairuen aurkako borrokan Bizkaian altxatutakoak Cartagenan ontziratzeko.

### Bizkaiko pilotuen Cadizeko Ikastetxea

Atzean utzi dugu 1500. urtea eta urte horretako Errege Zedula batek ez du erregistratu gabe gelditu behar; hauxe dio:

Erakunde baten antzinatasunari prestigio emateko baliatu nahi dugun gizonaren oroitzapena motza izan arren –bi edo hiru belaunaldi hartzeraino zabaldua ere–, esan nahi du Cadizeko pilotu bizkaitarren Elkargoa –eta ezer gutxi dakigun arren– agian XV. mendean jari zela abian, eta bazituela kapera eta Ordenantzak ere.

Dokumentu horretatik, daukagun informazio-iturri bakarretatik dakigu pilotu batek inolako zerbitzurik ezin zezakeela egin, Ordenantzen arabera, lehenik zegokion Kontsularen aurrean edo, hura ez zegoenean, gainerako pilotuen aurrean onartua ez bazen; eta, Ordenantza beraren arabera, piloturen bat bere herritik kanpo hiltzen bazen, haren lagunek egiten zizkieten hileta-elizkizunak pilotuen Elkargoaren kontura. Eta edozein pilotuk itsasontzi zaharrak edo galeak



sendos ducados a la capilla del Colegio, al Cónsul y a los pilotos que quedaren en la ciudad.

Los Reyes dieron por buenas las Ordenanzas mencionadas y la jurisdicción del Cónsul con arreglo a ellas. Tal documento es como una bengala luminosa en medio de la noche de nuestro desconocimiento de una institución marinera vasca en la lejanía de Cádiz; una pista incitante para ulteriores investigaciones.

### El Consulado de Bilbao (1511)

En cambio nos es harto más conocida la historia brillante de una institución de mayor envergadura como la del *Consulado de Bilbao*, fundado en 1511 y ampliamente historiada en la excelente obra de Guiard.

La vieja Cofradía de Santiago de mareantes, mercaderes y maestros de naos de Bilbao cedía el paso a la nueva institución, capaz de nombrar diputados, mayordomos y jueces que dirimiesen con jurisdicción propia las contiendas y conflictos. La jurisdicción privativa para maestros y negociantes, en un momento de enorme auge marinero, convertía en institución importante en los anales de Bilbao al Consulado, Casa de Contratación, Juzgado de los hombres de la mar y tierra y Universidad de Bilbao.

Pocos años después, rico en fondos y privilegios, el Consulado contrapesaba el poder del propio Consejo de la villa mercantil. Sus Ordenanzas recibirían nuevos complementos en 1531, 1554 y 1589 y en siglos siguientes, y regularían el complejo mundo de las relaciones entre mercaderes, factores, compras y ventas, cambios y seguros, afletamiento de naves, defensa de intereses y de viudas, huérfanos y perjudicados. El engrandecimiento progresivo del Consulado le hará pesar cada vez más en los asuntos de la villa y en su historia.

### La Casa de Contratación

Años antes había nacido en Sevilla, de cara a la nueva empresa americana, la *Casa de Contratación* (1503), monopolizando el comercio con Indias. Nada tiene de extraño que en ella, desde su nacimiento se entremezclen nombres vascos, como los de López de Recalde y Pedro Ochoa de Isasaga, tradición que se perpetúa en siglos siguientes con los Alberro, Eguino, Munive, Ibarrola, Martínez de Isasti, Urquiza, Iñurriza, Berrospe, etc...

En la Casa de Contratación habrá un Cónsul guipuzcoano a partir de la mitad del siglo XVI. Estos hombres, expertos en la materia, irán creando una importante colonia vasca en Sevilla y Cádiz (historiada por Garmendia Arruebarrena) sabrán mezclar el comercio con iniciativas caritativas y piadosas y serán los valedores de no pocos vascos que embarcarían hacia América, «*yente y viniente*», expresión aplicable a muchos, o para quedarse definitivamente en el Nuevo Mundo y tomar parte activa en muchos de sus acontecimientos y empresas.

hartzeko tratura iristen bazen dukat bana eman behar zion Elkargoaren kaperari, Kontsulari eta hirian gelditzen zen pilotu bakoitzari.

Errege-Erreginek ontzat eman zituzten Ordenantza horiek eta haien araberrako Kontsularen jurisdizioa. Urruneko Cadiz hartan, Dokumentu hori euskal itsas erakunde baten gau ilunean, gure ezjakintasuna argitzen duen bengala argitsu baten antzekoa da. Gerora ikerketan jarraitzeko arrasto zirikatzaila!

### Bilboko Kontsulatua (1511)

Aitzitik, Bilboko Kontsulatuak bezalako garrantzia duen erakunde baten historia bikaina askoz ere ezagunagoa zaigu. 1511n fundatu zen hau eta Guiard-en obra ederrak luze eta zabal hitz egiten du haren historiaz.

Bilboko Santiago Kofradia zaharrak, nabigatzaile, merkataria eta maisuak biltzen zituen horrek bide eman zion erakunde berriari. Erakunde hori gai izango zen, diputatuak, maiordomoak eta epaileak izendatzeko eta liskarrak eta gatazkak bertako eskumenez ebazteko. Bilboko historian, marinelen goraldi izugarri hartan, maisu eta negozio-gizonentzat baidzik ez zen jurisdizioak, Kontsulatua, Kontratazio Etxea, itsasoko nahiz lurreko gizonen Epaitegia eta Bilbo Unibertsitatea garrantzizko erakunde bilakatu zituen.

Urte batzuk beranduago, Kontsulatuak –diruz eta pribilejioz aberats– merkataria-herriko Kontseiluaren boterea berdindu zuen. Beren Ordenantzek osagarri berri batzuk jaso zituzten 1531, 1554, 1589an zein ondorengo mendeetan, eta horrez gain, merkatarien arteko mundu konplexua arautu zuten: faktoreak, salmentak, erosketak, aldaketak, seguruak, ontzi-alokairuak, alargun, umezurtz eta kaltetuen interesen defentsa, besteak beste. Kontsulatua hazi ahala, pixkanaka hiribilduko auzietan eta historian eskumen handiagoa izatera eramango du.

### Kontratazio Etxea

Enpresa amerikar berriari begira, urte batzuk lehenago sortu zen Sevillan Kontratazio Etxea (1503), Indietako merkataritza monopolizatuz. Ez da batere harritzekoa han, sorreratik, tartean izen euskaldunak aurkitzea: Lopez de Recalde eta Pedro Otxoa de Isasaga eta antzekoekin; hurrengo mendeetan iraungo duen tradizioa izango da Alberro, Eguino, Munibe, Ibarrola, Martinez ede Isasti, Urkiza, Iñurriza, Berrospe eta abarrekin.

XVI. mendearen erdialdetik aurrera, Kontsul gipuzkoar bat egon zen Kontratazio Etxean. Gizon aditu horiek euskal kolonia garrantzitsu bat sortuz joan ziren Sevillan eta Cadizen –baditu istorioak Garmendia Arruebarrenak–, eta asmatzen zuten merkataritza karitatezko eta errukizko ekintzeekin nahasten, gainera, Amerikarantz joaten ziren euskaldun «*yente y viniente*» nahiz Mundu Berrian gelditzeko joan ziren askoren babesle izaten ziren edo haien gertakizun nahiz enpresetan aktiboki parte hartzen zuten.

## Segunda década del siglo XVI

En la segunda década del siglo el mar tenía muchas caras para los vascos. Proseguía el comercio con el Norte y pronto tomarían cuerpo las expediciones a las pesquerías de Terranova. Al Sur reclamaban su presencia varia Sevilla y Cádiz, las guerras del Mediterráneo.

Algunos participaron en la toma de Bugía por Pedro Navarro (1510), que empleó veinte velas y cuatro mil hombres. La Alianza con Inglaterra (1510) favorecía el comercio con aquella isla, que había de ser por mar. La Reina Doña Juana prohibía cargar mercaderías en naves extranjeras en los puertos de Bizkaia y Gipuzkoa, siempre que hubiese en ellos navíos disponibles de sus naturales.

En 1512 se solicitaba de Gipuzkoa el servicio de setecientos hombres para la Armada de Juan de Lazcano.

Siete años más tarde el Rey comunicaba a Gipuzkoa las prevenciones que disponía contra los turcos.

Y dos años más tarde el Cardenal Adriano mandaba a Gipuzkoa disponer Armada contra los franceses que sitiaban Hondarribia. Donostia se libró del embargo de naves, porque la ciudad las necesitaba para aprovisionamiento de víveres (1522). El comportamiento de Hondarribia en esa guerra le valió la franquicia de derechos de anclaje y almirantazgo.

Las levas marinas, solicitadas y voluntarias, se convertirían en uso cada vez más frecuente en este siglo y en los siguientes.

Si las prestaciones vascas a la Corona por tierra eran en propio suelo y en casos de guerra, las de hombres de mar serían, proporcionalmente a su demografía, muy notables en el futuro.

## XVI. mendeko bigarren hamarkada

Mendearen bigarren hamarkadan itsasoak aurpegi asko zituen euskaldunontzat. Aurrera egiten zuten Iparrekiko merkataritzak eta laster gorpuztuko ziren Ternuako arrantza-tokira zihozazen espedizioak. Hegoaldean euskaldunen presentzia eskatzen zuten Mediterraneoko gerrek, Sevillan eta Cadizen.

Batzuek parte hartu zuten, Pedro Navarrok hogeita bost belaontzi eta lau mila gizonekin Bugia hartu zuenean (1510). Ingalaterrarekin zuten Ituna (1510) laguntza zen, itsaso bidez izan behar zuten uharte harekin merkataritzan jarduteko. Juana Andere Erreginak debekatu egiten zuten merkantziak atzerriko itsasontzietan kargatzen Bizkaiko eta Gipuzkoako kailetan, baldin eta bertako itsasontziak erabiltzeko moduan baziren.

Gipuzkoako zazpiehun gizonen zerbitzua eskatzen zen 1512an, Juan de Lazkanoren Armararako.

Zazpi urte beranduago, Erregek turkiarren aurka zituen prebentzioen berri jakinarazi zion Gipuzkoari.

Eta bi urte beranduago Adriano Kardinalak agindu zion Gipuzkoari Armada antolatzeke Hondarribia setiatzen zuten frantsesen aurka. Donostiari ez zitzaion ontzirik enbargatu, hiriak berak behar baitzituen elikagaien hornikuntza egiteko (1522). Hondarribiak gerra horretan izan zuen jarrera zela medio, ainguratzeko eskubidea eta almirantegoaren frankizia lortu zuen.

Itsasoratzeak, eskaturikoak nahiz boluntarioak, gero eta ohikoagoak bihurtu ziren mende horretan eta hurrengoetan.

Koroarekiko euskal zerbitzuak lurrez norbere lurrean baldin baziren, gerra izanez gero, demografiaren proportziokoa izango zen itsasgizonena, oso handia gerora.

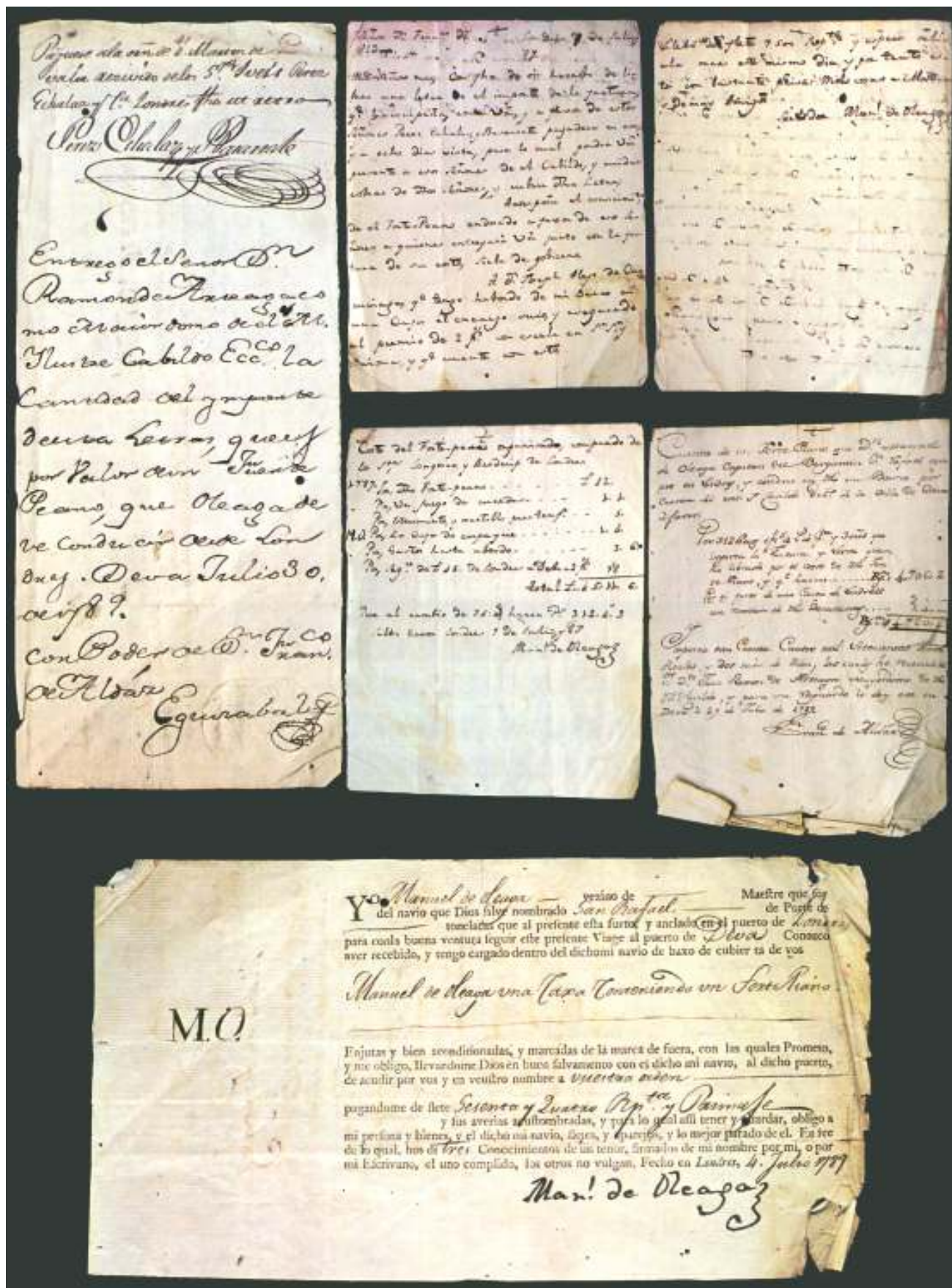


Debako parrokiako kabildo baten aginduz, «piano forte» baten erosketako argibide-eskutitza, faktura, ontziratze-agindua eta kanbio-letra. Ingalaterran 1780.

Carta explicativa, factura, orden de embarque y letra de cambio de la compra de un "piano forte" en Inglaterra por encargo del kabildo parroquial de Deba. 1780.



DOCUMENTOS DE DE COMERCIO MARÍTIMOS / ITSAS MERKATARITZAKO AGIRIAK



Debako parrokiako kabildo baten aginduz, «piano forte» baten erosketako argibide-eskutitza, faktura, ontziratze-agindua eta kanbio-letra. Ingalaterran 1780. Carta explicativa, factura, orden de embarque y letra de cambio de la compra de un "piano forte" en Inglaterra por encargo del kabildo parroquial de Deba. 1780.





Italiako merkatarien dendak Iparraldean. XV. mendea. Eskola lonbardiara.  
Tiendas de mercaderes del norte de Italia. Siglo XV. Escuela lombarda.



Escudos del consulado de Bilbao de diferentes épocas / Bilboko kontsuletxearen aldi desberdinetako armarrak.



KORTSARIOEN JARDUERAK ETA ITSASLAPURRETA.  
ETENGABEKO ARRISKU UNIBERTSALA ITSASOKO HISTORIAN



Karlos Ibarrakoa «Makila-hanka» kortsarioaren kontra.  
Carlos de Ibarra contra el corsario «Pie de Palo».  
G. Hombrados Oñatibia.



Lápida sepulcral del corsario vizcaíno Zubiaur.  
Trasladada de la Parroquia de Santa María  
al Museo de San Telmo. A pesar de su estado de conservación  
se aprecian dos figuras femeninas  
que posan sus brazos en la espalda de la figura central.

Zubiaur kortsario bizkaitarraren hilobiko hilarria,  
Santa Maria parrokiatik San Telmo museora lekualdatu zena.  
Kontserbazio-egoera oso onean ez izan arren,  
erdiko irudiaren bizkar gainean besoak jarrita dituzten bi  
emakume-irudi antzeman daitezke.

KORTSARIOEN JARDUERA ETA ITSASLAPURRETA.  
ETENGABEKO ARRISKU UNIBERTSALA ITSASOKO HISTORIAN

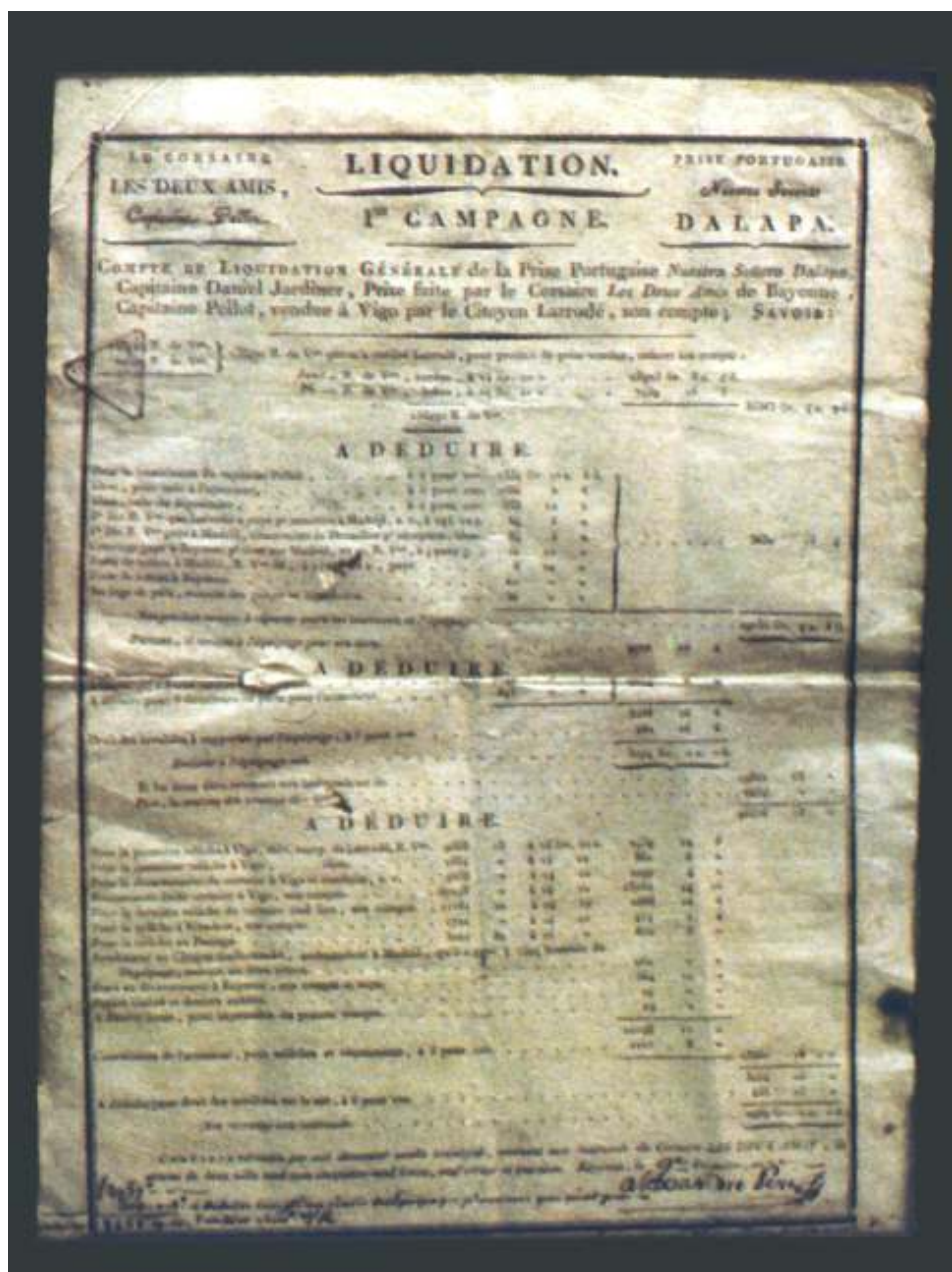


Batalla naval en Jamaica entre españoles y bucaneros / Itsasoko gudua Jamaikan espainiarren eta itsaslapurren artean.

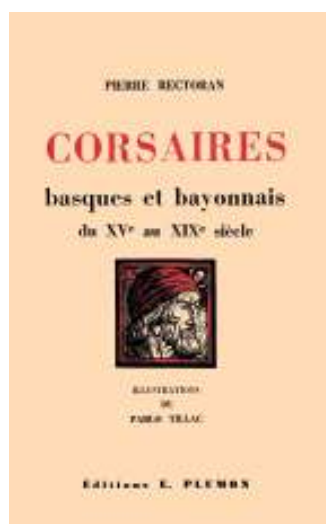


Los principales ataques piráticos / Itsaslapurren erasorik handienak.



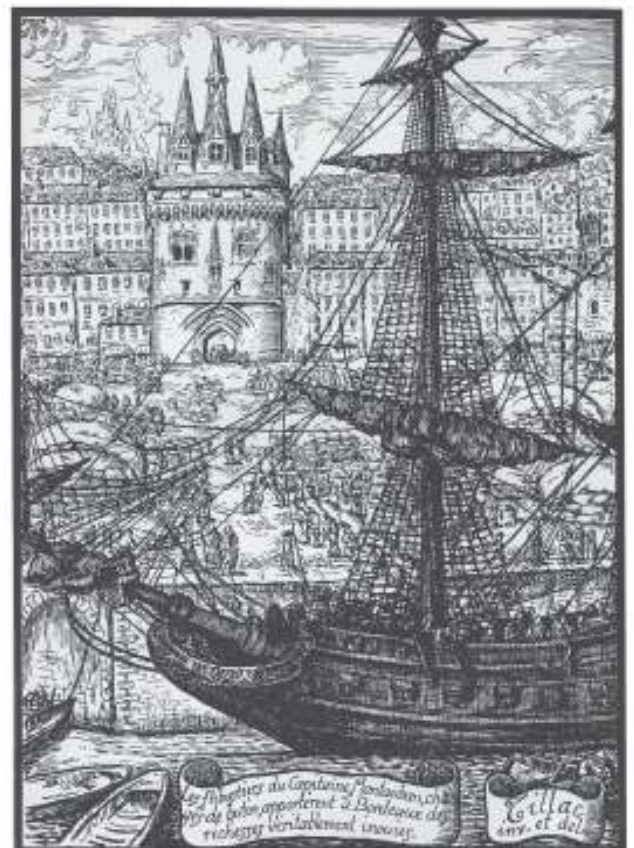


Kortsarioen *Les Deux Amis* ontziaren kontu-kitapena Baionan.  
Liquidación de cuentas de la nave corsaria "Les Deux Amis" de Bayona.





KORTSARIOEN JARDUERA ETA ITSASLAPURRETA.  
ETENGABEKO ARRISKU UNIBERTSALA ITSASOKO HISTORIAN





Ilustraciones de Pablo Tillac en el libro / Pablo Tillac-en irudiak  
«Corsaires. Basques et bayonnais du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle». Edit. E. Plumon, 1946.





KORTSARIOEN JARDUERA ETA ITSASLAPURRETA.  
ETENGABEKO ARRISKU UNIBERTSALA ITSASOKO HISTORIAN.



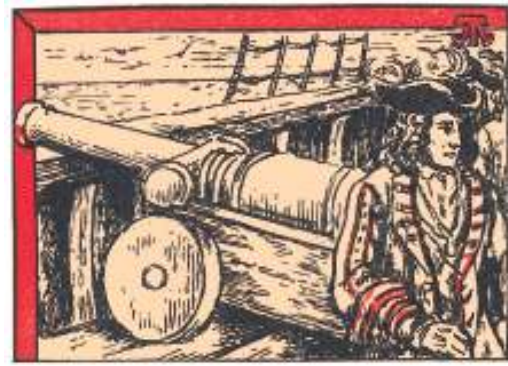


Kortsarioen *La Bayonaise* ontzia *L'Emborcade* ontzia abordatzen.  
Abordaje del barco corsario "La Bayonaise" al barco "L'Embuscade".





KORTSARIOEN JARDUERA ETA ITSASLAPURRETA.  
ETENGABEKO ARRISKU UNIBERTSALA ITSASOKO HISTORIAN.





Ilustraciones de Pablo Tillac en el libro / Pablo Tillac-en irudiak  
«Corsaires. Basques et bayonnais du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle». Edit. E. Plumon, 1946.



Joanes Suhigaraixipi kortsarioa, Erregearen kortsarioa zeritzona. 1691.  
El corsario Joanes de Suhigaraychipi, llamado Corsario del Rey. 1691.



XVI. ETA XVII. MENDEKO ITSASONTZIAK



Itsasontzi trafikoa itsas zabalean. XVI. mendea.  
Tráfico de barcos en alta mar. Siglo XVI.



Navío del siglo XVI / XVI. mendeko itsasontzia.



Galeoia. Ingalaterrako armadaren kapitaina espainiarren aurka,  
1588ko itsasoko batailan.

Galeón. Capitana de la Armada inglesa en la batalla naval  
contra las fuerzas españolas en 1588.

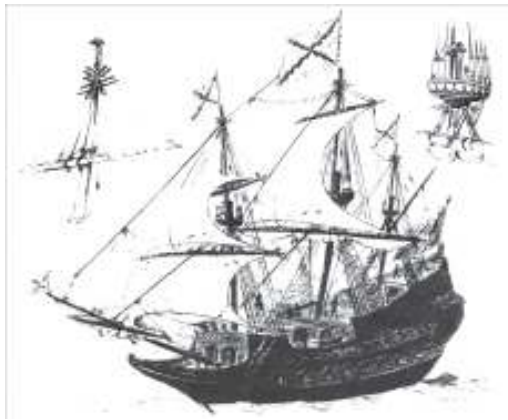


Carracas del siglo XVII / XVII. mendeko ontzi zaharrak.





XVI. eta XVII. mendeko karabelak,  
borroketan gurutze handi batzuk margotu ohi zituzten kristauek, mairuen bereizgarri.  
Carabelas de los siglos XVI y XVII,  
solían pintar los cristianos grandes cruces para distinguirse de los moros en los combates.



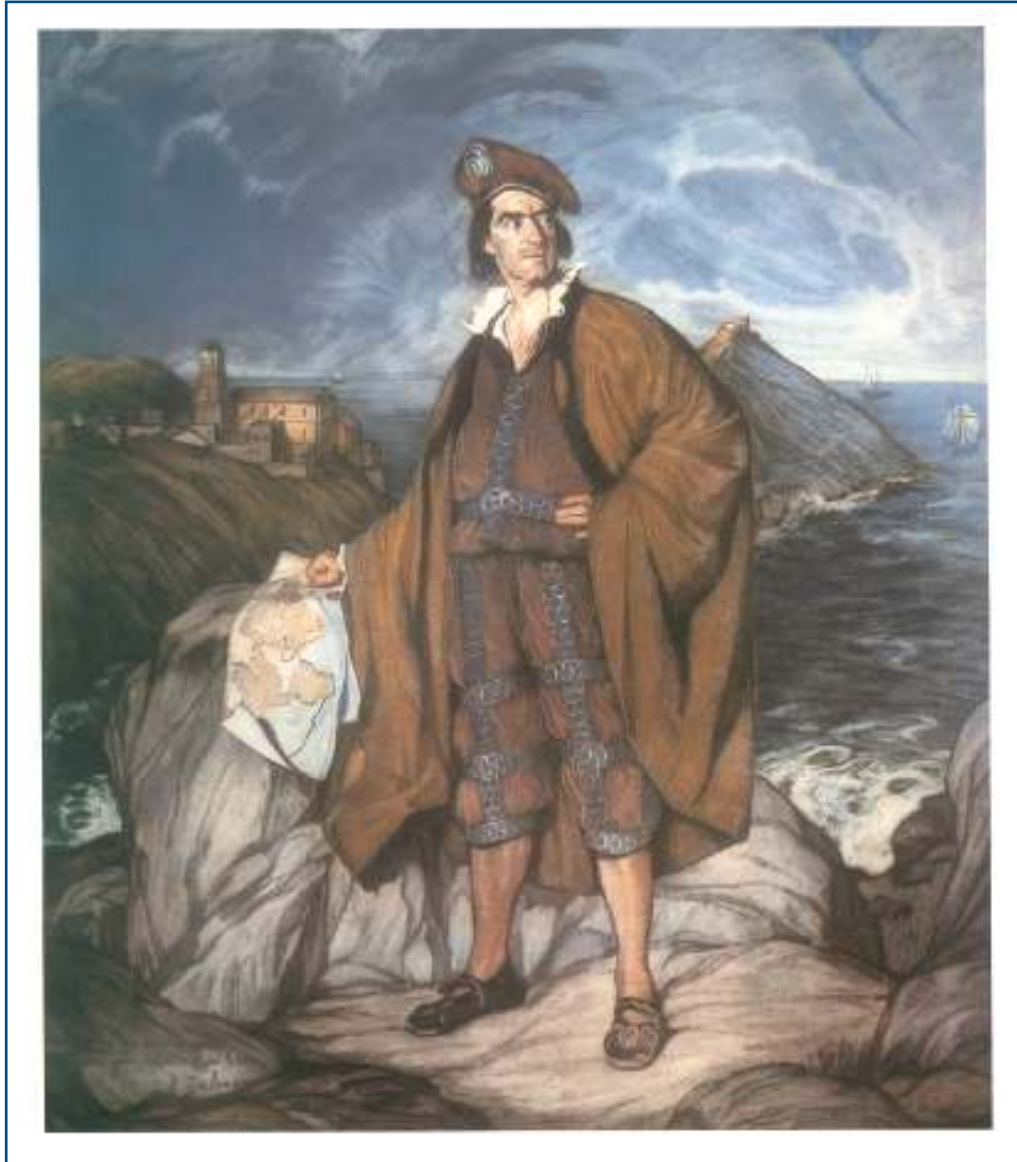
XVII. mendeko galeoia.  
Galeón del siglo XVII.



XVI. mendearen erdialdeko ontzizarra eta galeoia.  
Galeaza y galeón de mediados del siglo XVI.



Enrike VIII.a galeoi batean ontziratzen. 1547.  
Embarco de Enrique VIII en un galeón. 1547.



Juan Sebastian Elcano.  
Ignacio Zuloagaren irudimenezko erretratua.  
Retrato imaginario de Ignacio Zuloaga.



## ELCANO

### ELCANO - MAGALLANES

#### Elcano, en la expedición de Magallanes

# E

En tal contexto es preciso situar la gesta y gloria de Elcano. «*Su hazaña resume y corona la insuperable aptitud marinera de su raza*», dice Arteché, el más hondo biógrafo del marino de Getaria. Elcano pertenece a esa ancha estirpe de hombres intrépidos y fuertes, anónimos en su inmensa mayoría, que parecen emerger en la historia porque un día les rozó el ala de la fama pública y el renombre externo. Nuestros marinos no han narrado sus gestas ni han tenido quien las cuente, ni siquiera en sus grandes trazos.

Hombre de mar, nacido en Aia (Getaria) se mueve oscuramente en los mares del Sur con su pequeña nao de 200 toneles; seguramente participó en alguna de las muchas empresas bélico-marítimas del Norte de África en los primeros años del siglo XVI. Los habituales retrasos en los pagos de la Corona le obligaron a pedir empréstitos y, ahogado por deudas, hubo de vender su nave a los acreedores extranjeros, contraviniendo severas leyes en contrario.

Acaso por ello y ayudado por otros vascos de la Casa de Contratación de Sevilla, se enroló en la gran expedición de Magallanes, empeñado en llegar a las Islas de las Especies (Molucas) navegando a Occidente y no hacia Oriente como los portugueses. Cinco naos pequeñas componían esta flota:

- la *Trinidad*, de 110 toneles, comprada en Bilbao al Capitán Artieta;
- la *San Antonio*, de 120 toneles;
- la *Santiago*, de 75;
- la *Concepción*, de 90, en la que iba de maestre Juan Sebastián de Elcano y de contra maestre Juan de Acurio;
- y la *Victoria*, de 85 toneles, la única que coronaría viaje y en la que iban el baracaldés Juan de Zúñileta y el bilbaíno Juan de Arratia.

## ELKANO

### ELKANO - MAGALLANES

#### Elkano, Magallanesen espedizioan

# H

Halako testuinguru batean kokatu behar da Elkanoren balentria eta loria. «*Su hazaña resume y corona la insuperable aptitud marinera de su raza*» dio Artetxek, Getariako marinelaren biograforik sakonenak. Elkano gizon ausart eta indartsuen jatorri jori horretakoa zen, jori bezain anonimo gehienetan; egun batez ospe publikoak eta kanpoko izen onak ukitu zituelako historian leku egin zaientakoa. Gure marinelek ez dute beren balentriarik kontatu eta ez dute izan, gaingiroki bederen, balentria horiek kontatuko zituenik ere.

Itsasgizona zen, Aian jaioa (Getaria) Hegoaldeko itsasoetan zehar mugitzen zen nabarmendu gabe, 200 tonajeko bere ontzi txikiarekin; ziur asko parte hartuko zuen XVI. mendeko lehen urteetan Afrika Iparreko itsasoko gerra-enpresa sarri haietakoren batean. Koroak atzerapenekin ordaintzea ohikoa zenez, maileguak eskatzera beharturik eta zorrez itota, bere itsasontzia atzerriko hartzekodunei saldu zien, bestela lege zorrotzak hausten baitzituen.

Beharbada horregatik engaiatu zen Magallanesen espedizio sonatuan, Sevillako Kontratazio Etxeak lagunduta, Molukak edo Espezien Uharteak harrapatu nahirik, Mendebaldera nabigatuz eta ez Ekialdera portugaldarrak bezala. Bost ontzi txikik osatzen zuten ontzidi hura:

- *Trinidad*, 110 tonajekoa, Artieta Kapitainari Bilbon erositia;
- *San Antonio*, 120 tonajekoa;
- *Santiago*, 75 tonajekoa,
- *Concepción*, 90 tonajekoa, Juan Sebastian Elkano maisu eta Juan de Acurio kontramaisu z eramatzana;
- eta *Victoria* 85 tonajekoa, Barakaldoko Juan de Zubilleta eta Bilboko Juan de Arratia bertan zirela, bidaia bukatuko zuen ontzi bakarra.

### Los que partieron

Unos 250 hombres componían la tripulación que embarcaba hacia lo desconocido el 20 de septiembre de 1519 en Sanlúcar de Barrameda. «¡Larguen, en nombre de Dios!».

Hoy las aventuras espaciales prevén los mínimos detalles del viaje y el momento del retorno. Entonces, no. Todo era imprevisible y aún nuevo, y por ello les cabía el honor y el orgullo de ir «bautizando» el mundo, poniendo nombres a tierras jamás vistas.

### Los que regresaron

Señalar que fueron cuatro los vascos que, entre los dieciocho de la fama, coronaron la primera vuelta al mundo. Suele decirse que la historia la escriben los vencedores. Podríamos añadir que, además se escribe sobre los vencedores o los que triunfan. Para colmar esos habituales silencios hay que decir algo sobre los que no terminaron aquel viaje, pero lo iniciaron, limitándome, claro está a los vascos.

### Vascos con Magallanes

Cinco naves componían la flota que patroneó Magallanes y cuyo coste ascendió a más de ocho millones de maravedís: *la Trinidad*, *la San Antonio*, *la Concepción*, *la Victoria* y *la Santiago*. Dos de ellas sobrepasaban ligeramente los cien toneles; tres no llegaban a ellos.

En la Trinidad, donde iba Magallanes, iba de escribano *León de Espeleta* y de piloto *Esteban Gómez de Elorriaga*, registrado como portugués (!).

En la San Antonio el Maestre era *Juan de Elgorriaga*, vecino de Sevilla.

En la Concepción, aunque terminarían ambos su gesta en la Victoria, *Juan Sebastián de Elcano* y el bermeano *Juan de Acurio* eran Maestre y Contra maestre en aquella iba de alguacil el peraltés *Diego de Peralta*.

Junto a ellos, que figuran en esa nómina corta de los puestos de responsabilidad, había bastantes más vascos, entre los 265 hombres que partieron a la aventura un 20 de septiembre de 1519 desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda.

Llama la atención la mezcla de nacionalidades de aquel corto puñado de hombres: junto a un contingente notable de castellanos y portugueses,

- los italianos abundan (de Messina, Venecia, Nápoles, Saona, San Remo, y sobre todo Génova),
- los franceses (de Burdeos, Montpellier, Ruan, Bretaña y Normandía),
- los flamencos, los alemanes, que generalmente son lombarderos o artilleros;
- hasta hay algunos de Rodas y de Grecia.
- Con ellos, y como ellos en distintas funciones, iban bastantes vascos, cuyos nombres vamos a registrar.

### Abiatu zirenak

Sanlúcar de Barramedatik 1519ko irailaren 20an ezezagunaren bila abiatu zen tripulazioan 250 bat gizon ziren. «Itsasora, Jainkoarren!».

Gaur egun espazioko abenturetan aurrez ikusten dituzte bidaiaren xehetasunik txikiak eta itzulera. Garai hartan ez zen hala. Aurretik sumatu ezina eta berria zen dena, horregatik mundua *bataiatuz* joateko ohorea eta harrotasuna egokitu zitzairen, hau da, inoiz ikusi gabeko lurri izena jartzea.

### Itzuli zirenak

Azpinarra dezagun lau izan zirela euskaldunak, munduari lehen bira ematen bukatu zuten hemezortzi famatu haien artetik. Esaera da garaileek idazten dutela historia. Eransgarri esan dezagun garaileez edo arrakasta lortu dutenez idatzi ohi dela, gainera. Ohiko isiltasun horri gainezka eginarazteko, zerbait esan behar da euskaldunei buruz, abiatu bai baina, bidaia hura bukatu ez zutenei buruz.

### Euskaldunak Magallanesekin

Bost ontzi zituen Magallanes ontzi-buru zen ontzidiak, hau da, zortzi milioi marabedi baino gehiago kosta zen ontzidiak: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* eta *Santiago*. Horietako bi ehun tonatik gorakoak ziren apur bat; hiru ez ziren iristen.

Magallanes zihoan *Trinidad* izeneko ontzian ziren Leon Ezpeletakoa eskribaua eta *Esteban Gomez Elorriagako* pilotua, portugaldarra erregistroko izenaren arabera (!).

*San Antonion* ontzi-maisua Juan de Elorriaga zen, Sevillakoa..

*Concepción* ontzian Juan Sebastian Elkano eta Bermeoko Juan Acurio zihoazen, maisua eta kontramaisua ziren, baina balentria hura *Victorian* bukatuko zuten biek. Han zihoan Diego Peraltakoa aguazila, peraltarra.

Horiekin batera, erantzukizuneko postuen zerrenda motz horretan agertzen direnekin, baziren euskaldun dezente gehiago, Sanlúcar de Barramedatik 1519ko irailaren 20an abentura bila abiatu ziren 265 gizon haien artean.

Deigarri gertatzen da ikustea zer nazionalitate desberdinak zituzten gizon gutxi haiek, gaztelar eta portugaldar marinel-talde handien ondoan,

- ugari ziren italiarrak (Messina, Venezia, Bapoli, Saona, San Remo eta batez ere Genobarrak),
- frantsesak (Bordele, Montpellier, Rouen, Britainia eta Normandiarrak),
- flandriarrak eta alemaniarrek, normalean Ionbardariak edo artilleriak izaten ziren;
- badira Rodas eta Greziatik etorritako batzuk ere.
- Horiekin, eta horien modura, hainbat funtzio zituzten euskaldun dezente zihoazen, izenak ematera goazen hauek



**Marineros / Marinelak**

Domingo de Urrutia (Lekeitio)  
 Sebastián de Olarte (Bilbao)  
 Pedro de Laredo, hijo de Juan de Aguirre (Portugalete)  
 Lope de Ugarte.  
 Juan de Segura (Segura, Gipuzkoa)  
 Lorenzo de Iruña (Soravilla, Gipuzkoa)  
 Juan de Aguirre (Bermeo).

**Maestres / Maisuak**

Juan Sebastián de Elcano (Getaria).  
 Juan de Acurio (Bermeo), Contramaestre.  
 Juan de Elorriaga, vecino de Sevilla,  
 originario de Deba.  
 Martín de Aguirre.  
 Juan de Irun-Uranzu. (Irun).

**Grumetes / Txalupa-mutilak**

Pedro Mugartegui (Bermeo).  
 Joanico Vizcaino (Somorrostro).  
 Martín de Inchaurreaga (Bermeo).  
 Juan de Arratia (Bilbao).  
 Pedro de Tolosa (Tolosa).  
 Juan de Orue (Mungia).  
 Pedro de Basozabal (Mungia).  
 Fue excluido de partir por enfermedad de bubas.  
 Juan Navarro (Pamplona).  
 Ochoa (Bilbao).

**Calafates / Istinkariak**

Pedro de Bilbao (Bilbao).  
 Martín de Goitiso (Bakio).  
 Antonio de Basozabal (Bermeo).

**Carpinteros / Arotzak**

Domingo de Icaza (Deba)  
 Pedro Sautua (Bermeo)  
 Martín Garate (Deba).

**Dispensero / Dispensaria**

Juan Ortiz de Gopegui (Bilbao)

**Ballesteros / Balezariak**

Juan de Menchaca (Bilbao)  
 Pedro de Chindurza (Bermeo)  
 Juan de Zubileta (Barakaldo)

**Escribano / Eskribaua**

León de Ezpeleta

**Alguacil / Aguazila**

Diego de Peralta (Peralta)

**Barbero / Bizargina**

Pedro de Olabarrieta (Galdacano)

**Sobresaliente / Ordezkoa**

Martín de Barrena (Villafranca de Oria)

Con estos nombres en la mano –acaso haya más– podemos decir que más del 12% de la Armada de Magallanes eran vascos, con gran predominio de vizcaínos, más concretamente de Bermeo y de Bilbao.

**El calendario de muertes**

Sólo cuatro de ellos pudieron contar su aventura; los demás murieron en el camino. El mar fue la tumba de muchos de ellos. Conocemos, en parte, el terrorífico calendario de muertes:

1520 febrero 3: Sebastián Olarte, marinero de la San Antonio falleció de una canivetada que otro marinero le dio.

Agosto 15: Juan de Elorriaga, maestre de la San Antonio: falleció de ciertas puñaladas que Gaspar de Quesada le dio en el puerto de San Julián.

1521 enero 1: Diego de Peralta, marinero, de enfermedad.

Marzo 21: Ochote, grumete de la nao Victoria, de enfermedad.

Abril 9: Martín de Barrena, de enfermedad.

El 27 de abril fue un día trágico.

Izen hauek eskuak izanda –agian gehiago dira–, Magallanesen Itsas armadan %12a baino gehiago euskaldunak zirela esan dezakegu, bizkaitarrak gehienak, Bermeo eta Bilbokoak batez ere.

**Hildakoen egutegia**

Lau izan ziren beren abentura kontatu ahal izan zutenak, besteak bidean hil ziren. Itsasoa izan zen haietako askoren hilobia. Hein batean ezaguna zaigu hildakoen egutegi izugarria:

1520ko otsailak 3a: Sebastian Olarte, *San Antonioko* marinela, beste marinela batek eman zion ganibetkadaz hil zen.

Abuztuak 15a: Juan Elorriaga, *San Antonioko* burua: San Julian portuan Gaspar Quesadak eman zizkion sastadez hil zen.

1521eko urtarrilak 1: Diego Peralta, marinela, gaixoturik hil zen.

Martxoak 21: Otxote, *Victoria* ontziko txalupa-mutila, gaixoturik hil zen.

Apirilak 9: Martin Barrena, gaixotasunez hil zen.

Apirilak 27 oso zorizaiztoko eguna izan zen.

## La descripción de Pigafetta

Conocemos los avatares del viaje por un italiano enrolado en la Escuadra, Pigafetta, tan entusiasta de Magallanes, como pertinaz silenciador del nombre de Elcano. Sabemos que pasaron por Tenerife, se acercaron a Sierra Leona, acaso por evitar encuentros con los portugueses desafectos a su compatriota «traidor», Magallanes, y llegaron a Río de Janeiro.

Iniciaron travesía más hacia el Sur, siguiendo las noticias de Solís y el mapa de Behaim: el desencanto fue inmenso cuando verificaron que el inmenso estuario del Río Plata no era el soñado paso marítimo hacia el inmenso Mar sin nombre, que se llamaría Pacífico. El desconocimiento total de aquellas costas, su creciente inmersión en fríos glaciares, hicieron invernar a la flota en una bahía que llamarían de San Julián. ¿Seguir hacia lo incierto, o volver atrás?

Cundió el malestar entre marineros y jefes ante el impenetrable Magallanes, empeñado en proseguir la empresa sin dar explicación alguna y ocultando el supuesto secreto y aparente seguridad, o su propio desconcierto. La desesperación colectiva se transformó en conjura y motín. Elcano estuvo en ello. Magallanes afirmó su autoridad decapitando a jefes o, lo que es más atroz, abandonando a algunos en aquellas costas solitarias e inhóspitas, como a Juan de Cartagena y al clérigo Sánchez de Reina.

La angustia creció en la terrible travesía de un Estrecho sin fin, unos 500 km, en la que emplearon semanas y meses. Por fin, a fines de noviembre de 1520 –más de un año de navegación– vislumbraron la salida a mar abierta. Les quedaba por delante un inmenso mar que atravesar, antes de llegar a las Molucas; habían perdido la nao *Santiago* y había desertado la *San Antonio*. Los hombres estaban agotados tras casi año y medio de navegación, superando dificultades, frío y el síndrome de la soledad, y las provisiones habían mermado alarmantemente. Muchos meses tardarían en dar con una isla. El grito «¡Tierra!», debió ser más alentador que el similar pronunciado décadas antes al llegar a América. La pronunció un hombre apellidado Navarro ¿Quién de los dos de tal apellido que iban en la Armada: Lope Navarro el tudelano, de la nao *Victoria*, o Juan Navarro, el grumete de Iruña?

Aún tardarían en llegar al archipiélago filipino. El escorbuto, la falta de víveres y el agotamiento habían reducido la tripulación originaria a una tercera parte. Quedaban ciento quince.

Varios meses consumieron en aquellos lejanísimos mares. Cargaron especias, pero murió Magallanes en Mactán y otros muchos en la matanza de Cebú.

## Elcano asume el mando

Esta circunstancia sirvió para que Elcano asumiese el mando de la flota, reducida a la *Trinidad* y la *Victoria*.

¿Volverían por la ruta recién descubierta o retornarían por la ruta conocida de los portugueses, por el Cabo de Buena Esperanza? Esta les estaba prohibida, pero era más usual que la otra. La *Trinidad* se quedó en aquellos mares; la *Victoria* emprendió la vuelta el 11 de febrero desde la isla

## Pigafetta-ren deskribapena

Pigafetta eskuadran engaiaturiko Magallanesen aldeko italiar sutsu eta Elkano izenaren isiltzaile setatsua baten bidez dakizkigu bidaiaren gorabeherak. Badakigu jakin Tenerifetik pasa zirela, Sierra Leonara urreratu zirela –agian, Magallanesek, herrikide «traidoreak», aurka zituen portugaldarrak aurkitzea saihesteko– eta Río de Janeiroa iritsi zirela.

Hegoaldera abiatu ziren zeharbidez, Solisen berrien atzetik eta Behaim-en mapari jarraika: desengainu izugarria hartu zuten, egiaztatu zutenean Río de Platako estuario zabal hura, ez zela izenik gabeko Itsaso mugagabera, gerora Ozeano Barea deituko zitzaien hartarako amestua zuten pasabidea. Kostalde hura ez ezagutzeak nahiz glaziar hotzetan gero eta barrurago sartzeak eraginda, San Julian izena jarriko zioten badian igaro zuen ontzidiak negua. Zer egin, ezezagunerantz jarraitu ala itzuli?

Ondozak jota zeuden marinelak eta buruzagiak, Magallanesen itxitasunaren aurrean, enpresarekin aurrera jarraitzeaz tematuta zegoen, azalpenik eman gabe eta ustezko sekretua eta itxurazko ziurtasuna, edo agian bere harridura ezkatuz zuten hura. Azpilan eta matxinada bilakatu zen taldearen etsipena. Elkano partaide zen. Magallanesek bere autoritateari eusteko, lepoa moztu zien buruzagiei edo, izugarriagoa dena, kostalde bakarti eta latz haietan utzi zituen batzuk, Juan de Cartagena eta Sanchez de Reina apaiza, besteak beste.

Larritasuna areagotu egin zen bukaerarik gabeko Itsasarte ikaragarri hartan; 500 bat kilometro zituen eta hilabeteak behar izan zituzten zeharkatzeko. Azkenik, 1520ko azaroaren amaieran –urtebete baino gehiago nabigatuz– ikusi zuten itsaso zabalerako irteera. Aurrean zuten zeharkatu beharreko itsaso zabala, Molukak uharteetara iritsi aurretik; *Santiago* itsasontzia galdu egin zuten eta San Antonio ihesi joana zen. Itsasgizonak akiturik zeuden, ia hiru urte eta erdi nabigazioan egin ondoren, zailtasunak, hotza, eta bakardadearen sindromea gainditzen jardun eta, elikagaiak oso urrituak zituztelarik. Hala ere, uharte bat aurkitu aurreko hilabeteak luzeak izango ziren. Lurra!! oihuak adorezkoa izan behar zuten, hamarkada bat lehenago Amerikara iristean egindakoaren antzekoa, baina hura baino pozgarriagoa. Navarro izeneko gizon batek egin zuten oihu. Baina, Armadan zihoazen abizen bereko bietarik, zeinek: *Victoria* itsasontziko Lope Navarro tuterarrak, edo Juan Navarro, Iruñeko txalupa-mutilak? Oraindik denbora asko behar izan zuten Filipinak uharteetara iristeko. Eskorbutoa, janaririk ez eta nekeak gutxiagotua zuten hasierako tripulazioa, hirutik batera hain zuzen: ehun eta hamabost gelditu ziren.

Zenbait hilabete pasa zituzten urrutiko itsaso haietan. Espezieak kargatu zituzten, baina hil egin zen Magallanes Mactan-en eta beste asko, berriz, Cebuko sarraskian.

## Elkanok agintea bere gain hartu zuen

Egoera horrek ontzidiaren agintea –gelditzen ziren *Trinidad* eta *Victoriarena*– hartzeko balio izan zion Elkanori.

Esperantza Onaren lurmuturrera, aurkitu berria zuten bideetik itzuliko ote ziren, edo portugaldarrek ezaguna zuten bideetik? Debekatuta zeukaten hori, baina bestea baino erabiliagoa zen. *Trinidad* itsaso haietan gelditu zen; *Victoriak* itzulerako bidea otsailaren 1ean hartu zuten Timor uhartetik,



de Timor, tras aprovisionarse debidamente para el gran viaje en el que podía tocar puerto alguno. Si hasta entonces habían conocido situaciones atroces, no lo serían menos las siguientes. El resultado está ahí: sólo 18 de los más de doscientos cincuenta tripulantes que salieron en 1519, llegaban a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522. Tres años había durado aquella Odisea.

### Regresaron treinta y uno

La fama, que se acuerda de los que triunfan, no repara que semanas antes se acercó la *Victoria* a la isla de Cabo Verde y los que se adelantaron a tocar tierra para el aprovisionamiento, quedaron presos y sólo bastante después fueron rescatados. Entre ellos había también vascos, como:

- el despensero Pedro de Tolosa
- el grumete Pedro Chindurza,
- con otros once.

Efectivamente la Historia les jugó una mala pasada y merecían haber llegado los treinta y uno de la fama, porque todos habían dado la vuelta al mundo.

## Tras el regreso

### Cumplimiento de promesas y rendición de cuentas y reconocimientos

La noticia sacudió a Sevilla y pronto correría por el mundo. Elcano avisó al Emperador rápidamente de la llegada. Pero, antes que nada, tenía que cumplir promesas.

El nombre de mar suele ser inclinado a ellas en los trances de peligro, que no son raros; y en aquel periplo de tres años largos fueron muchos. También Colón y sus marinos las hicieron y echaban a suertes quién había de ir en peregrinación a un santuario o a otro. De los balleneros nos cuenta Joanes de Etcheberri en el siglo XVII que tenían diversas plegarias. La más ansiosa era aquella en que pedían salvar la vida:

*Jauna, begira diezazugu printzipalki bizia...*

Llegar a Sevilla vivos fue un milagro, que no conocieron la inmensa mayoría de los que zarparon de ella.

Luego vinieron los días de fiestas y agasajos, de la admiración de las gentes, la difusión de la noticia por Europa y la llamada del Emperador. Elcano no saldría de su asombro, cuando llegó a sus manos esta carta:

*El Rey*

*Capitán Juan Sebastián del Cano: Vi vuestra letra que me escribistes de San Lucar, en que me haceis saber vuestra llegada en salvamento con la nao nombrada La Victoria, una de las cinco naos que fueron al descubrimiento de la especería, de que he holgado mucho por vos haber traído nuestro Señor en salvamento y le doy por ello infinitas gracias. Y porque yo me quiero informar de vos muy particularmente del viaje que habeis hecho y de lo en él sucedido, vos mando que luego que esta veáis, tomeis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y partais y vengais con ellos donde yo estuviere; que con este correo escribo a los oficiales de la Casa de Contratación de las Indias que os vistan y provean de todo lo necesario a vos y a las dichas dos personas. Y cuando viniéredes, traeréis con vos todas las escrituras, relaciones de autos que en el dicho viaje habeis fecho*

porturik izango ez zuen bidaia handirako behar beste hornigai hartuta. Ordura arteko egoerak latzaz izan bazituzten, hurrengoak ez ziren gozoagoak izan. Hortxe daude ondorioak: 18 baino ez ziren itzuli, 1522ko irailaren 6an Sanlúcar de Barrameda, 1519an irten ziren berrehun eta berrogeita hamar tripulante baino gehiagotik. Hiru urte iraun zuen Odi-seak.

### Hogeita hamaika itzuli ziren

Sonak, garaileez arduratzen den sonak, ez du kontuan hartzen Cabo Verde a gerturatu zela aste batzuk lehenago *Victoria* itsasontzia, eta, bahiturik gelditu zirela eta dezentez geroago erreskatatu zirela, elikagaien bila aurretik lurreratu zirenak. Horien artean baziren euskaldunak,

Pedro de Tolosa despentsaria

eta Pedro Txindurza txalupa-mutila, esate baterako.

Benetan makur jokatu zuen Historiak haiekin eta hogeita hamaikak merezi zuten sona, denek eman baitzioten munduari bira.

## Itzuli ondoren

### Promesa betetzea, kontu-eskatzeak eta aitopenenak

Berriak hunkiturik utzi zuen Sevilla eta laster zabalduko zen munduan zehar. Elkanok etorreraren berri berehala eman zion Enperadoreari. Baina, ezer baino lehen, promesak bete behar zituen.

Itsasgizona haien zalea izaten da, ohikoak izaten diren arriskualdietan; eta hiru urte luzeko itzuli hartan ez ziren gutxi izan. Kolonek eta bere marinelek ere promesak egin zituzten, eta zotz egiten zuten santutegi batera nahiz bestera zeinek joan behar zuen erabakitzeke. Baleontziek, agidanean, XVII. mendean bazituzten zenbait erregu-otoitz, Joanes Etcheberri esaten digunez. Larriena bizia salbatzeko eskariarena da:

*Fauna, begira diezazugu printzipalki bizia...*

Mirari bat izan zen Sevillara bizirik iristea, baina bertatik itsasoratu ziren gehien-gehienak ezagutu ez zutena.

Ondorengoak izan ziren festa eta gorazarre egunak: jendearen mirespena, Europan zehar berria zabaltzea eta Enperadoreak deitzea. Elkano harri eta zur utzi zuen bere eskuetara iritsi zen eskutitzak:

El documento original, maltrecho, no deja leer la frase siguiente completa, pero lo que se lee es suficientemente expresivo:

«veintena parte que nos pertenece... a quintaladas». ¿Cobrar antes que pagar? Y termina así:

*Yo he por bien, acatando vuestros servicios y trabajos de vos facer merced, e por la presente vos la hago, de la dicha cuarta parte de la dicha veintena si a nos pertenece de las dichas vuestras cajas aquintaladas, e mandamos a nuestros oficiales de la Casa de Contratación de la especería que vos no impidan ni lleven cosa alguna de la dicha cuarta parte et veintena, si a nos pertenece la dicha veintena de la dicha nao nombrada Victoria. En los trece hombres que vos fueron tomados en las islas de Cabo Verde, yo he mandado proveer para su deliberación lo que conviene.*

*De Valladolid 13 de septiembre de 1522 años  
Yo el Rey  
Por mandato... Francisco de los Cabos.*

### El relato de Elcano

A Valladolid fue Elcano, poco avezado a pisar alfombras cortesananas, a exponer de palabra lo que hiciera en carta del día que arribó a Sanlúcar de Barrameda. Tal carta, que debió difundirse por Europa y no aparece en las colecciones documentales usuales, la publicó el chileno Toribio Medina en texto italiano y la reprodujo Arteché vertiéndola al castellano. Tengamos la paciencia y el gusto de escuchar el relato primero de Elcano, nada más coronar su gran empresa:

*Muy alta e ilustrísima Majestad*

*Sabrá vuestra alta Majestad cómo hemos llegado diez y ocho hombres solamente con una de las cinco naves que V.M. envió a descubrir Especiería con el Capitán Fernando de Magallanes, que haya gloria; y porque V.M. tenga noticia de las principales cosas que hemos pasado, con brevedad escribo ésta y digo...*

Elcano refiere, con la frialdad de un cosmógrafo, la proeza: bajaron 54 grados de la línea equinocial, pasaron por un estrecho de cien leguas hacia el Mar de la India, empleando más de tres meses en ello y sin topar más que dos islas deshabitadas, llegaron al archipiélago filipino.

«Faltos por su muerte el dicho capitán Fernando de Magallanes con muchos otros».

Al quedar muy pocos, deshicieron una de las naves, y con las otras dos llegaron a las islas del Maluco, donde cargaron las dos naos. Una de ellas tuvo una vía de agua y entretanto pasó la oportunidad de zarpar.

*«Resolvimos, o morir, o con toda honra servir a Vuestra Majestad, para hacerle sabido del dicho descubrimiento, partir con una sola nave, estando en tal estado por causa de la broma que sólo Dios lo sabe».*

Fueron visitando nuevas islas y tomando muestras de sándalo, gengibre, nuez moscada. El retorno a España fue penosísimo; lo cuenta sobriamente:

Dokumentu orijinala hondaturik dago eta ez du hurrengo esaldia osorik irakurtzen uzten, baina irakurtzen dena nahikoa adierazkorra da:

«veintena parte que nos pertenece... a quintaladas». Har-  
tzea ordaintzea baino lehen? Eta horrela bukatzen du:

### Elkanon kontaera

Valladolidera joan zen Elcano, gorteko alfonbra gainean ibiltzen ohitu gabea, hitzez azaltzera Sanlúcar de Barrameda iritsi zen egunean eskutitzez idatzi ziona. Eskutitza, agian Europan hedatu zena –ohiko dokumentu bildumetan ez da azaltzen– Toribio Medina txiletarrak argitaratu zuen italiaraz, eta Artetek berregin zuen gaztelaniara itzulita. Izan dezagun behar beste pazientzia eta atsegin Elkanoren lehen kontakizuna entzuteko, bere enpresa handia burutu ordukoa:

Elkanok kosmografo baten hoztasunez kontatzen du balentria: ekinozio-lerrotik 54 gradu jaitsi ziren, ehun legoako itsasarte batetik igaro ziren Indiako Itsasora, hiru hilabete baino gehiago horretan pasata, eta inor bizi ez zen bi uharte besterik topatu gabe, iritsi ziren Filipinak uharteetara.

«Faltónos por su muerte el dicho capitán Fernando de Magallanes con muchos otros».

Oso gutxi gelditu zirela eta, ontzi bat desegin zuten eta beste biek iritsi ziren Moluka uharteetara eta han kargatu zituzten bi ontziak. Haietako bati ur-zirritu bat egin zitzaion eta bitartean itsasoratzeke aukera pasa egin zen.

Uharte berriak bisitatzen ibili ziren, sandaloa, jengibre eta intxaur muskatuaren laginak hartzen. Espainiara itzultzea oso-oso nekosoia izan zen. Labur-labur kontatzen du:



«Habiendo partido de la última de aquellas islas, en cinco meses, sin comer más que trigo y arroz y bebiendo sólo agua, no tocamos en tierra alguna por temor al Rey de Portugal que tiene ordenado en todos sus dominios de tomar esta Armada, a fin de que V.M. no tenga noticia de ella, y así se nos murieron de hambre veinte y dos hombres; por lo cual y la falta de vituallas, arribamos a la isla de Cabo Verde, donde el Gobernador de ella me apresó el batel con trece hombres y quería llevarme junto con todos mis hombres en una nave que volvía a Galicut de Portugal cargada de especiería, diciendo que sólo el Rey de Portugal podía descubrir la Especiería; pero resolvimos de común acuerdo, morir antes que caer en manos de los portugueses, y así con grandísimo trabajo de la bomba, que de día y de noche no hacíamos otra cosa que echar fuera el agua, estando tan extenuados como hombre alguno lo ha estado, con la ayuda de Dios y de Nuestra Señora, después de pasados tres años dimos fondo.

Por tanto, suplico a vuestra alta Majestad que provea con el Rey de Portugal la libertad de aquellos hombres que tanto tiempo le han servido, y más sabrá V.M. que aquello que más debemos estimar y tener es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el Occidente hayamos regresado por el Oriente.

Suplico a V.M. por los muchos trabajos, sudores, hambre y sed, frío y calor que esta gente ha padecido en servicio de V.M., les haga merced de la cuarta y de la veintena de sus efectos y de lo que consigo traen. Y con esto ceso, besando los pies y manos de vuestra alta Majestad.

*Escrita a bordo de la nave Victoria, en Sanlúcar, a seis días de septiembre del 1522.*

No se puede describir con más sobriedad la gigantesca proeza. Elcano no habla de sí, se ufana de la empresa colectiva en la que se contaban tantos muertos, experimenta el gozo de la supervivencia, de haber dado la vuelta a toda la redondez de la tierra y vuelto caminando siempre hacia Occidente. No dice que al término de su viaje se dieron cuenta de que su calendario iba desfasado en un día. Pide por los prisioneros, y pide favor para su gente por los muchos trabajos, sudores, hambre, sed, frío y calor pasados.

### La malignidad de Pigaffeta

Las personas cuerdas y de razón que escogió para presentarse ante el Emperador fueron Francisco Albo y Fernando Bustamante. No sabemos cómo, y si los vistió, la Casa de Contratación.

Elcano no escogió al italiano Pigafetta, el reportero del viaje, que admiraba a Magallanes, pero envolvió sañudamente en silencio a Elcano y hasta quiso indisponerle al Emperador con él. La malignidad de Pigafetta llega a evidenciarse con el broche final con que concluye su narración:

«después de un viaje de tres años, la que fue su Capitana Victoria –se refiere a Magallanes– volvió a Sevilla, habiendo dado la vuelta al mundo».

¡Volvio la nao de Magallanes! Por lo visto, volvió sola o teledirigida, sin capitán, piloto ni maestre! Parecido silencio respecto a Elcano observa el biógrafo-novelistas de Magallanes Stephan Zweig. Y algún autor español reciente supera al italiano y alemán en ignorancia, más que en silencio malintencionado, cuando afirma que Magallanes dio la vuelta al mundo, cuando quedó sepultado en el archipiélago filipino a mitad del viaje.

Ezin deskriba daiteke soiltasun handiagoz halako balentria erraldoia. Elkanok ez zuen berari buruz hitz egiten, hainbeste heriotza izandako taldeko enpresaz harrotzen zen; bizi-raupenaren poza bizi zuen, Lurraren borobiltasunari bira osoa eman izanak pozten zuen eta beti Mendebalderantz begira itzuli izanak. Ez zuen esaten bere bidaiaren bukaeran konturatu zirenik egun bateko desfasea zuela beren egutegiak. Preso zirenen alde eskatzen zuen, eta bere jendearentzat laguntza, hainbeste lan, izerdi, gose, egarri, hotz eta bero jasandakoentzat.

### Pigaffeta-ren maltzurkeria

Enperadorearen aurrean aurkezteko aukeratu zituen pertsona zuhur eta zentzudunak Francisco Albo eta Fernando Bustamante ziren. Ez dakigu Kontratazio Etxeak jantzi zituen eta nola jantzi zituen.

Elkanok ez zuen aukeratu Pigafetta italiarra, bidaiako erreportaria, Magallanesen mireslea, eta amorruz Elcano isiltasunez inguratu eta Enperadorea berarekin ondoeztu nahi izan zuena. Pigafettaren gaiztotasuna bere kontaktaren azken ukituak salatzen du:

«después de un viaje de tres años, la que fue su Capitana Victoria –Magallanesi buruz ari da– volvió a Sevilla, habiendo dado la vuelta al mundo».

Magallanesen itsasontzia itzuli zen! Agidanean, bakarrik itzuli zen edo beharbada telegidaturik, inor gabe: ez kapitainik, ez piloturik, ez maisurik! Elkanori dagokionez, antzeko isiltasuna gordetzen du Magallanesen biografo-eleberrigile Stephan Zweig-ek. Orain dela gutxiko espainiar idazle batek Magallanesek munduari bira eman ziola dioenean, gainditu egiten ditu italiarra eta alemana –asmo txarreko isiltasunean baino gehiago– ezjakintasunean, noiz eta, bidaiaren erdian Filipinak uharteetan hondoraturik gelditu zenean!

### «Primus circumdedisti me»

*Duana duanari eman bear zaio*, dice un dicho popular. *Suum cuique*, se decía en latín. La gesta de Magallanes fue el descubrimiento y paso por el terrible Estrecho que hoy lleva merecidamente su nombre, y mérito suyo es la convicción de llegar a las Molucas navegando hacia Occidente. Pero mérito de Elcano fue llevar el viaje a término, arrojando una navegación, por ruta conocida para los portugueses, no para él; un viaje que duraría cinco meses, sin la posibilidad de tocar tierra por evitar a los portugueses, y que a punto estuvo de frustrarse en Cabo Verde si no hubiese sido por su intrépida decisión.

Poco sabemos de la entrevista personal de Elcano y sus dos acompañantes con el Emperador en aquel otoño de 1522. Conocemos sus efectos. El 23 de enero de 1523 mandaba el Emperador a sus oficiales de la Casa de Contratación que por «*muchos y grandes trabajos*» que Elcano había pasado en traer la *Victoria* «*con su buena industria y trabajo*» cargada de especería, y «*ser el primero que descubrió el trato de la especería de estos nuestros reinos*», se le asignase una pensión anual de quinientos ducados de oro... «*para en toda su vida*».

El protocolario «*Et non fagades ende al*» resulta sarcástico: Elcano nunca cobró tal pensión. Por aquello de que al héroe se le perdonan más fácilmente sus responsabilidades, el 13 de febrero del mismo año el Emperador le perdonaba el delito o crimen de haber vendido antiguamente su pequeña nao a unos extranjeros: «*vos redimo e perdono... vos doy por libre e quito*».

Por este documento sabemos que, al fin y al cabo, Elcano vendió su nave, por no haber sido pagado por el Rey de los servicios que hiciera en Levante y África y haber tenido que pedir dinero prestado a quienes luego se resarcieron quedándose con la nave.

En fin, el Emperador concedió a Elcano escudo de armas: palos de canela, nueces moscadas, clavos de especias, y sobre todo el glorioso mote sobre el yelmo dorado y el globo del mundo por cimera: *Primus circumdedisti me*.

Era la gloria máxima de Elcano, compartida con responsabilidad inferior por los otros diez y siete hombres, y hasta por los trece presos en Cabo Verde que llegarían con algún retraso.

Diez y ocho coronaron la obra y él fue el capitán responsable. Claro que si la sombra de Magallanes parece oscurecer el nombre de Elcano, él, a su vez, deja en la penumbra a los otros diez y siete, entre los que se encontraban también:

- el bermeano Acurio,
- el bilbaíno Arratia,
- el baracaldés Zubileta,

con quienes la fama se muestra más avara.

La maliciosa labor de zapa de Pigafetta ante el propio Carlos V indujo a éste a hacer una información oficial sobre algunos puntos del fenecido viaje. El alcalde Leguizamón fue el encargado de instruirla y ante él pasaron, en octubre de 1522 y por este orden, Elcano, Albo y Bustamante. Elcano dio cuenta de las doce preguntas que se le

### «Primus circumdedisti me»

*Duana duanari eman bear zaio*, dio esaera herrikoi batek. *Suum cuique* esaten zen latinez. Magallanesen balentria gaur egun ondo merezitako bere izena daraman itsasarte izugarria aurkitzea eta igarotzea izan zen, eta bere meritua Moluka uharteetara Mendebalderantz nabigatuz iritsiko ziren uste sendoa. Baina Elkanoren merezimendua bidaia bukatu izana zen, portugaldarrentzat –ez, alabaina, berarentzat– ezaguna zen bidetik nabigazioa herrestan eramatea; bost urte iraun zuen eta portugaldarrak saihesteagatik lurra ukitzeko aukerarik gabe, eta Cabo Verde huts egiteko zorian egongo ziren Elkanok erabaki ausart hura hartu ez balu.

Ezer gutxi dakigu Elcano eta bere bi laguntzaileek 1522ko udazken hartan Enperadorearekin izandako hizketaldiaz. Ondorioak ezagutzen ditugu. Enperadoreak bere Kontratazio Etxeko ofizialak bidali zituen 1523ko urtarrilaren 23an, Elkanok «*con su buena industria y trabajo*» espeziez beteta *Victoria* ekartzen hartu zituen «*muchos y grandes trabajos*» haiengatik eta «*ser el primero que descubrió el trato de la especería de estos nuestros reinos*», urteko pentsio gisa, bostehun urrezko dukat izan zituzan «*para en toda su vida*».

Protokolozko «*Et non fagades ende al*» hark burla bat dirudi: Elkanok ez zuen kobratu delako pentsioa. Heroiari erantzukizunak aiseago barkatzen zaizkioneko kontu arengatik, urte hartako otsailaren 13an, Enperadoreak garai batean bere itsasontzi txikia atzerritar batzuei saldu izanaren delitu edo krimena barkatzen dio: «*vos redimo e perdono... vos doy por libre e quito*».

Dokumentu horregatik dakigu, azken batean, Erregek Levanten eta Afrikan egindako zerbitzuak ordaindu ez zizkiolako, dirua maileguan eskatzeagatik, Elkanok bere itsasontzia saldu behar izan ziela, gero bere itsasontziarekin geldituz ordainarazi ziotenei.

Azkenean, Enperadoreak armarría eman zion Elkanori: kanela zotzak, intxaur muskatuak, kanela-zotzak, eta, batez ere, goitzen loriotsua gandor gisa kasket doratu eta munduko bolaren gainean: *Primus circumdedisti me*.

Huraxe zen Elkanoren loria gorena, gainerako hamazazpi gizonek ere erantzukizun txikiagoarekin konpartitu zutena, baina baita Cabo Verde preso hartutako hamahiruek ere, atzerapen apur batez bada ere.

Hemezortzik bukatu zuten obra eta bera izan zen kapitain arduraduna. Izan ere, Magallanesen itzalak Elkanoren izena iluntzen duela iruditu arren, berarenak, aldi berean, beste hamazazpirenak uzten ditu itzalean, horien artean aurkitzen ziren

- Acurio bermeotarra,
- Arratia bilbotarra eta sonak apenas ukitzen duen
- Zubileta barakaldotarra.

Pigafettak Karlos V.a beraren aurrean egindako zator-lan gaiztoak bultzatu zuten erregea bukatutako bidaiaren puntu batzuei buruzko txosten bat egitera. Leguizamón alkatea arduratu zen jakinaren gainean jartzeko eginkizunaz eta bere aurretik pasa ziren 1522ko urrian, hurrenez hurren, Elcano, Albo eta Bustamante. Elkanok egin zizkieten hamabi galderen kontua eman zuen, bidaia luze hartako une delikatuen azalpen interesgarriak emanaz. Ezin ditugu hemen eran-



hicieron, dando explicaciones interesantes de los momentos delicados de aquel largo viaje. No podemos recoger sus respuestas por falta de espacio, sino solamente una:

*«Que mientras fue vivo Fernando de Magallanes este testigo no ha escrito cosa alguna, porque no osaba e después que a este testigo hicieron por capitán a tesorero, lo que pasó tiene escrito».*

*«Mataron al Capitán general Fernando de Magallanes unos indios de una isla que se dice Matán, yendo el dicho Fernando de Magallanes a pelear con los dichos indios».*

Con él moriría otra media docena de hombres.

No menos dramático fue el 1 de mayo en que perecieron en Cebú a traición casi treinta hombres de la expedición, entre ellos los vascos Juan de Segura y León de Ezpeleta. El 16 de septiembre murió repentinamente o «*de supito*» Perucho, grumete bermeano.

Sigue la cuenta, siempre con merma, el año 1522:

El 13 de mayo moría de enfermedad Lorenzo de Iruña, de la pequeña villa guipuzcoana de Soravilla.

El 1 de junio moría el grumete vizcaíno Machín. En moderna nomenclatura llamaríamos desaparecido, no muerto, a Domingo de Urrutia, el lekeitiarra, marinero y escribano entonces de la nao Trinidad que juntamente con otros desembarcaron en Burney (Borneo)

*«para comprar ciertas provisiones para el Armada, e después nos salimos de la barra desta ciudad de Burney—dice el Diario— porque venían muchas canoas de moros sobre nosotros e no pudimos esperar por miedo de las muchas calmas que en aquella tierra hay e la gente de las naos estaba flaca».*

## Peticiones de Elcano

Probablemente la aureola que rodeó a Elcano, los agasajos recibidos, le hicieron ahondar en la magnitud de su gesta y le rozó la tentación de traducir la fama en ventajas tangibles, porque de gloria no se come.

Existió en poder de D. Manuel de Lardizábal un memorial de puño y letra de Elcano, sin fecha, cuyo texto conocemos gracias la copia parcial que de él hiciera Vargas Ponce. Por él sabemos que Elcano, en atención a servicios, grandes trabajos y fatigas de hambres, solicitó del Emperador ventajas más materiales que la del escudo glorioso:

- la capitanía mayor de cualquier Armada que se enviase al Maluco, sea a hacer nuevos descubrimientos, sea a guardar sus costas;
- la tenencia de fortaleza o fortalezas que allí se construyesen;
- el hábito de Santiago, como se le había concedido a Magallanes;
- una remuneración a sus parientes cercanos, porque eran pobres y le habían ayudado mucho en sus expediciones.

tzunak bildu, ez baitugu behar adina leku, hortaz, hona hemen bat:

Harekin batera beste dozena erdi bat gizon hil ziren.

Maiatzaren lehenengo eguna ez zen zoritxar txikiagoko eguna izan, Cebun, saldukeri batean, ia hogeita hamar gizon hil ziren; besteak beste, Juan Segurakoa eta Leon Ezpeletakoa. Irailaren 16an bat-batean «*de supito*» hil zen Perutxo, txalupa-mutil bermeotarra.

**1522**an jarraitzen du zerrendak, gero eta murrizago jarraitu ere.

Maiatzaren 13an Lorenzo Iruña gaixotasunez hil zen, Gipuzkoako herri txiki batekoa zen, Sorabillakoa.

Ekainaren 1ean gaixotu eta hil egin zen Mattin. Zerrenda modernoan ez genuke esango hil egin zenik, desagertu egin zela baizik, Domingo Urrutia lekeitiarra, marinela eta eskribaua; orduan *Trinidad* ontzikoa zen, beste batzuekin batera Burneyn (Borneo) lehorreratu zena.

## Elkanon eskariak

Beharbada, Elkanori bere balentria zer neurritakoa izan zen sakontzeko baliagarri izan zitzaion ospea eta egin zioten harrera abegitsua, eta tentaldia sartu zitzaion: sona hura abantaila material bilakatzekoa, loria, izan ere, ez da jaten.

D. Manuel Lardizabalen eskuetan egon zen Elkanok bere eskuz idatzitako oroitza-txosten bat, datarik gabekoa; hartan zer zioen Vargas Poncek egindako kopia partzial bati esker ezagutzen dugu. Idatzi hartatik dakigu Elkanok Enpedoreari armari loriatsua baino zerbait materialagoa eskatu ziola, egindako zerbitzu, lan eskerga eta goseak eragindako nekeengatik:

- Moluka uharteetara bidaltzeko edozein Armadatan –urkikuntza berriak egitea zela, hango kostaldeak zaintzea zela– kapitain nagusi izatea;
- han eraikiko ziren gotorlekuaren edo gotorlekuen edukitza;
- Santiagoren abitua, Magallanesi eman ziotena bezalakoa;
- haren gertuko ahaideei, behartsuak zirelako eta bidaietan asko lagundu ziotelako, ordaina ematea.

Su desengaño debió ser grande. En el documento constan las respuestas del Emperador, anotadas por el Secretario Cobos:

- Ya estaba proveída la capitanía mayor de la Armada,
- se le tendría presente cuando se construyese alguna fortaleza,
- no estaba en las facultades del Emperador conceder hábitos fuera de Capítulo de la Orden de Santiago,
- y se había dispuesto lo conveniente en punto a ayuda a sus parientes.

### Gesta geográfica y cuestión política

Nadie podía arrebatarse a Elcano la gloria de lo que hizo. Pero el Rey de Portugal sí podía discutir al Emperador sus derechos a la posesión del Maluco, donde había hecho su incursión Elcano. El litigio sobre demarcación del mundo y respectivas pertenencias dio lugar a unas reuniones en Badajoz entre representantes de ambas coronas, fronterizas aquí, encontradas y enfrentadas casi en las antípodas del mundo. Diputados, astrólogos (astrónomos) y pilotos de ambas partes se reunieron durante el mes de abril de 1524.

Allá envió su largo parecer Hernando de Colón. Allá acudieron hombres eminentes del Consejo, de Chancillerías, muchos doctores, licenciados, físicos y caballeros, y revisaron el alcance del viejo Tratado de Tordesillas. Allí estuvo, entre tanto sabio y jurista, nuestro Juan Sebastián de Elcano, único entre todos que había pisado las tierras lejanísimas en litigio.

## ELCANO - LOAISA

### Elcano en La expedición de Loaisa

#### Elcano amenazado

#### Un segundo puesto de piloto

Las largas tractativas no impedían que se estuviese preparando ya nueva Armada para repetir suerte y hemos visto que estaba provista su Capitanía Mayor. ¿Cómo podía faltar Elcano en esta repetición de la gesta, el superviviente del primer paso por el Estrecho de Magallanes? La llamada del mar, simplemente del mar, es más fuerte para un marino que la gloria o los ducados, aunque aquella y éstos también tengan su fuerza. El honor de la Capitanía pertenecería a García de Loaisa; pero el segundo puesto, como piloto mayor, correspondería a Elcano.

Vino a Portugalete para acelerar la construcción de cuatro naos, mientras otras tres se hacían en La Coruña. Arrancó de su casa para la aventura a hermanos, parientes y paisanos, y probablemente los empeñó económicamente para los preparativos, prometiéndoles ventura y compensaciones.

«*Temeis o recelais que os matarán...*»

A zer nolako desengainua! Enperadorearen erantzunak daude dokumentuan, Cobos Idazkariak idatzitakoak:

- Armadaren kapitaintza nagusia emana zegoen;
- kontuan hartuko zuten Elcano, gotorlekuren bat eraikitzen zenean;
- ez zegoen Enperadorearen ahalmenean Santiago Ordenako Kapituluaz kanpo abituak ematea,
- eta bere ahaidekoei laguntza emateari buruzkoan, komeni zena aginduta zegoen.

### Balentria geografikoa eta auzi politikoa

Ezin ken ziezaiokeen inork Elkanori egin zuenaren loria. Baina Portugalgo Erregeak eztabaida ziezaiokeen Enperadoreari Elkanok sarraldia egin zuen Molukak uharteen jabetzaren eskubideari buruzkoan. Munduaren mugaketari eta haiei zegokien jabetzari buruzko liskarrek bilerak eragin zituen Badajozen bi koroen ordezkarien artean: hemen mugakide ziren bi koroak, baina munduaren beste muturrean bata bestearen aurka zirenak. Bi alderdikoak diputatuak, astrologoak (astronomoak) eta pilotuak elkartzu ziren 1524 apirillean zehar.

Hara bidali zuen Hernando Kolonek bere ikuspuntu luzea. Hara bildu ziren Kontseiluko eta Kantzelaritzako gizon ospetsuak, doktoreak, lizentziadunak, fisikoak eta zaldunak, asko, eta Tordesillasko Itun zaharraren irismena berrikusi zuten. Hantxe egon zen hainbeste jakintsu eta juristen artean gure Joan Sebastian Elcano, han zeuden guztien artean, auzitan zeuden urrun-urruneko lur haietara iritsi zen bakarra.

## ELKANO - LOAISA

### Elkano, Loaisaren espedizioan

#### Elkano mehatxaturik

#### Pilotutzan bigarren

Tratu luze haiek ez ziren eragozpen izan berriro zoria probatzeko, beste Armada bat prestatzen jarduteko, eta Kapitaintza Nagusia aukeratua zegoela ere ikusi dugu. Nola ez zen, bada, partaide izango Elcano, bigarren balentria horretan, Magallanes itsasarteko lehen igaroaldian bizirik irten zena? Itsasoaren deia, itsasoarena soilik, marinel batentzat indartsuagoa da loria eta dukatak baino, nahiz eta batak eta besteak beren indarra eduki. Kapitaintzaren ohorea García de Loaisari zegokion, baina pilotu nagusi gisa bigarren postua Elkanori.

Lau itsasontziren eraikuntza bizkortzera etorri zen Portugaletera, beste hiru Coruñan egiten ari ziren bitartean. Beren etxeetatik atera zituen senide, ahaide eta herritar, eta litekeena da ekonomikoki zorpetzea ere prestaketak egiteko, zoriona eta ordainak aginduta.

«*Temeis o recelais que os matarán...*»



Por aquellos días, –20 mayo 1524– una Real Cédula de Carlos V nos desvela una faceta desconocida en la vida de Elcano. Le concedía dos personas para guarda y defensa de su persona, porque Elcano le había hecho relación de que algunas personas le querían mal y temía o recelaba que lo herirían, matarían o lisiarían. ¿Pensaremos en cuestiones de falsas, de honor ultrajado, o acaso en amenazas más graves nacidas de «razón de Estado», de ambiciones personales, o de maquinaciones de Portugal, como le ocurriera al propio Magallanes?

Una licencia similar había solicitado otro vasco notable, pocos años antes: Iñigo de Loyola. Igualmente la solicitaría años más tarde otro marino guipuzcoano notable, Miguel de Oquendo.

### Un premio que no se pagó

Para librarse de amenazas en tierra lo mejor era embarcar. Aunque también en el mar amenazaban otros peligros contra los que era más difícil la defensa. La vida empujaba hacia adelante. ¿Qué le importaba no haber cobrado aún los quinientos ducados de que le hiciera merced el Emperador? Tal hecho nos parecería increíble si no constase expresamente en una Orden de Carlos V, fechada en Madrid el 15 de abril de 1525, casi tres años después de hecha la merced:

*Nuestros oficiales de la Casa de Contratación de la especería.*

*Juan Sebastian del Cano, a quien Nos habemos proveido de nuestro capitan de una de las naos de esta Armada que agora mandamos ir a la continuación y contratación de la especería, me ha fecho relación que bien sabíamos como Nos le habíamos fecho merced de quinientos ducados en cada un año por los días de su vida librados en esa Caja, para le ser pagados del provecho nuestro que nos viniese de la dicha especería, de lo qual hasta agora diz que no le ha sido pagado cosa alguna no embargante que hasta agora se le deben desde que le hicimos la dicha merced, y me suplicó y pidió merced le mandase pagar lo que de ello se le debe o lo que la nuestra merced fuese. Por ende yo vos mando...*

El Emperador mandaba, pero la Casa de Contratación no cumplía. Y aun lo que ahora mandaba era que, vuelta la Armada con la especería, de la parte que correspondía al Emperador se pagasen los atrasos a Elcano o a sus poder-habientes. ¡Largo lo fiaba! Tan largo, que Elcano no retornaría del viaje que iba a emprender.

### Historia de la expedición

Esta vez se iba sobre seguro y no con la incertidumbre de los primeros viajes de exploración. Los objetivos no eran geográficos, sino limpiamente económicos: la especería.

Siete naves, de mayor tonelaje que las anteriores, componían la flota: cuatro construidas en Portugalete y tres en La Coruña. Se llamaban:

- *Santa María de la Victoria*, de 300 t;
- *Sancti Spiritus*, de 200 t, que llevaba por capitán a Elcano;

Egun haietako –1524ko maiatzaren 20ko– Karlos V.aren Errege Zedula batek argitzen digu Elkanoren bizitzako alderdi ezkutu bat. Bi lagun ematen zizkion beraren zaintzaile eta defendatzaile gisa, izan ere, Elkanok kontatu zionez, zenbait pertsonak ez zuten oso gogoko bera eta zauritu, hil edo elbarrituko zuten beldurra edo susmoa zuen. Zer gora-behera ziren horiek: emakumeak, ohore iraindua, edo mehatxu larriagoak «razón de Estado» batetik sortuak, gurari pertsonalak, edo Portugalen azpikeria, Magallanesi gertatuaren antzekoa? Urte batzuk lehen, horren antzeko lizentzia bat eskatu zuen beste euskaldun handi batek: Iñigo Loiolakoak. Urte batzuk beranduago beste gipuzkoar marinela sonatu batek ere eskatu zuen: Miguel de Okendok.

### Ordaindu ez zen saria

Lurreko mehatxuetatik ihes egiteko onena itsasoratzea zen. Nahiz eta itsasoan beste arrisku batzuk egon, defentsan aurka egiteko zailagoak zirenak. Bizitzak aurrera bultzatzen zuen. Zer axola zitzaion Enperadoreak saritzat eman zizkion bostehun dukatak artean kobratu gabe izatea? Kontu hori sinesgaitza litzaiguke Karlos V.aren beraren Agindu batean argi eta garbi agertuko ez balitz, Madrilen 1525eko apirilaren 15eko data duen batean, hobaria egin eta ia hiru urte beranduago.

Enperadoreak agintzen zuen, baina Kontratazio Etxeak ez zuen konplitzen. Are gehiago, oraindik agintzen zuen, Armada espezieekin itzuli zen honetan, Enperadoreari zegokion zatitik Elkanori edo bere ahalordedunari ordain ziezazkiotela atzerapenak. Baina, gero dioenak, bego dio! Hain zen hori hala, ezen Elcano ez zen itzuliko abiatzera zihoan bidaiatik.

### Espedizioaren historia

Oraingoa arriskurik gabeko bidaia zen, ez lehenengo esplorazio-bidaia haiek bezalakoak. Honen xedea ez zen geografikoa, ekonomikoa soil-soilik: espezieak.

Ontzidian zazpi ontzi ziren, aurrekoak baino tonaje handiagoak: lau Portugaleten eraikitakoak ziren eta hiru Coruña. Hauek ziren izenak:

- *Santa María de la Victoria*, 300 tonaje zituena;
- *Sancti Spiritus*, 200ekoa, kapitaintzan Elcano zeramana;

- *Anunciada*, de 170 t;

Eran menores:

- la *Santa María del Parral*,
- la *Santa Lesmes* y
- el *patache Santiago*.

La dotación ascendía a unos 450 hombres, de los que cuatro habían tomado parte en la primera gran circunnavegación al mundo.

Los vascos enrolados son numerosos:

- en primer lugar dos hermanos de Elcano, Martín y Antón Martín, como piloto y ayudante de piloto, con salarios de 2.800 y 2.500 maravedís al mes. Juan Sebastián percibiría 1.000 ducados, de los que se le adelantaron cincuenta mil maravedís en moneda y otros tantos en armazón.
- Santiago de Guevara, guetariano, capitán del patache *Santiago*, era cuñado de Elcano, como casado con su hermana Inés de Elcano. No era hermano, como se ha dicho, de otro embarcado,
- Hernando de Guevara. Este era natural de Mondragón, hijo de Martín de Artazubiaga y María Beltrán de Guevara, dueños de la torre de Báñez, estirpe a la que pertenecería un famoso teólogo de fin de siglo: el dominico Báñez. Hernando llevaba en la sangre el viajar y la aventura, y en 1501 había estado en Egipto acompañando la embajada de Pedro Mártir de Anglería; al fin, moriría en las Molucas.
- Ortiz de Perea, Diego de Estella y Diego Ortiz de Orue eran vascos.
- Antonio de Vitoria, bilbaíno, Martín Iñiguez de Carquizano, elgoibarrés, que acabaría mandando los restos de aquella Armada.
- Andrés de Urdaneta de Villafranca, muy joven aún, pero cuyo nombre pasaría a la historia
- Areizaga, como, en menor grado, el del clérigo, cuya cuna se disputan Zestoa, Urretxu y Zumaia.

### La partida y el estrecho

La expedición partió el 24 de julio de 1525, esta vez de La Coruña. Muchos meses les costó llegar al Estrecho y no pocas peripecias el enfilarlo correctamente a pesar de llevar a quien ya lo había atravesado una vez. Sus terribles acantilados los pusieron en peligros mortales, anota Urdaneta:

*«no podíamos escapar ninguno de nosotros, aunque fuera de día... toda la gente clamaba pidiendo misericordia».*

Naufragó la *Sancti Spiritus*, embarrancó la nao de Loaisa, la defección de la nave de Acuña mermó aún más los efectivos.

Río de Santa Cruz, Cabo de las Vírgenes, puertos –naturales, se entiende– de la Concepción, de San Jorge, de San Juan ante portam latinam. Tempestades, frío, piojos. Puerto de Mayo, isla de la Desolación. Casi cincuenta días duró la travesía del Estrecho.

- *Anunciada*, 170ekoa

Txikiagoak ziren:

- *Santa María del Parral*,
- *Santa Lesmes* eta
- *Santiago* patatxa.

Tripulazioan 450 gizon ziren, eta, haietatik lau, munduari lehen bira sonatua ematen parte hartu zutenak.

Ugari ziren engaiaturiko euskaldunak:

- lehenik, Elkanoren bi anaia, Martin eta Anton Martin, pilotu gisa bata eta pilotu laguntzaile gisa bestea, hilean 2.800 eta 2.500 marabediko soldatarekin. Juan Sebastianek 1.000 dukat kobratzen zituen: haietatik berrogeita hamar mila marabedi txanponetan aurreratu zitzaizkion eta beste hainbeste hornigaietan.
- Santiago de Guevara getariarra, *Santiago* patatxeko kapitaina Elkanoren koinatua zen, haren arreba Ines Elkanorekin ezkondua baitzegoen. Ez zen –esan izan den bezala– ontziratu zen beste baten anaia,
- Hernando de Guevararena, hain zuzen. Hau Arrasatearra zen, Martin Artazubiaga eta Maria Beltran de Gebararen semea; Bañez dorretxearen jabeak ziren, eta leinu berekoa zuten mendearen bukaerako teologo famatua: Bañez domingotarra. Hernandok odolean zeraman bidaiatzeko eta abenturarako grina, hala, 1501ean Egipton izana zen Pedro Mártir de Angleriaren enbaxadari laguntzen; azkenean, Moluka uharteetan hil zen.
- Euskaldunak ziren Ortiz de Perea, Diego de Estella eta Diego Ortiz de Orue.
- Bilbotarra zen Antonio de Vitoria, elgoibartarra Martin Iñiguez de Karkizano, Armada hartan gelditu zirenen buru izan zena.
- Ordiziarra zen Andres de Urdaneta gaztea eta historiari pasako zen haren izena, maila apalagoan bada ere,
- Areizaga apaizarena bezala, Zestoa, Urretxu eta Zumaia arteko jatorri eztabaidatua duena.

### Abiatzea eta itsasartea

Espedizioa 1525eko uztailaren 24an irten zen, Coruñatik oraingoan. Hilabete asko behar izan zituzten Itsasartera iristeko, eta ez zuten istilu larri gutxi ibili, egoki bideratzeko, nahiz eta beraien artean zeramaten behin igaro zuena. La-bar ikaragarri haiek arrisku larritan jarri zituzten, honela dio Urdanetak:

Hondoratu egin zen *Sancti Spiritus*, Loaisaren itsasontziak hondoa jo zuen, eta Acuñaaren itsasontziko desertzioak are gehiago urritu zuen tripulazioa.

Santa Cruz ibaia, Birjinak Lurmuturra, portuak –berezkoak, jakina– Concepcion, San Jorge, San Juan ante portam latinam. Ekaitzak, hotza, zorriak. Maiatz Portua, Desolacion uhartea. Ia berrogei egun iraun zuen itsasarteko ibilaldiak.



## En el Pacífico

Ya están en el Pacífico, que, sin hacer caso de su nombre, se encrespa furiosamente y dispersa las naves. «*Nunca nos vimos más*», dice Urdaneta. El escorbuto haría estragos en las dotaciones; las encías de los dientes se les caían a cachos. El agotamiento, el fracaso de la flota, roía los espíritus. Se sentía venir la muerte, en la inmensa lejanía del Pacífico.

## El patache perdido

Dispersas las naves, cada una había de procurarse su ventura, esto es, su salvamento en tales lejanías. El pequeño patache *Santiago*, con cincuenta personas a bordo, sólo contaba con unos quintales de bizcocho polvo y ocho pipas de agua, sin otra comida alguna; su pan se lo llevó la Capitana. ¿Qué hacer? Más de dos mil leguas la separaban de las Islas llamadas de los Ladrones, en el centro del Pacífico; menos de la mitad de las tierras descubiertas por Cortés en México.

*«Determinaron ir a proveerse a la costa que el Capitán General Hernán Cortés tenía descubierta y poblada a espaldas de la Nueva España (México)... adonde se encaminaron con la mayor diligencia para salir cuanto antes del frío que tenían, y no hallaren peces en aquel golfo»...*

Necesitados de tocar tierra y temiendo encallar si se acercaban con la nave, acordaron enviar a alguno a la costa en una caja grande amarrada con cabos. El cura Areizaga, primo del Capitán Guevara, se ofreció a ir:

*«quería exponerse por la salud de todos y, encomendándose a Dios, se metió en la caja en calzas y jubón con una espada».*

Tras innumerables aventuras con los indios patagones, la pequeña nave llegó a destino. Areizaga, en nombre del Capitán Guevara, fue de Teoantepeque a México a dar cuenta de todo a Cortés. Los hombres estaban a salvo, el patache quedó inservible.

Arteche, en Cuatro relatos, dedicó páginas muy hermosas a este clérigo afortunado y valiente, que pudo retornar a España. Tras varios años de ausencia su firma aparece en viejos legajos de Zumaia. Y hasta tuvo oportunidad de verse con Fernández de Oviedo, el historiador de Indias, y de contarle su pasada peripecia, que éste incorporó a su gran historia: la breve historia del humilde patache *Santiago* que no abandonó a sus intrépidos hombres.

## Ozeano Barea

Iritsi ziren Ozeano Barera, izenari jaramonik egin gabe, haserre harrotzen eta itsasontziak sakabanatzen dituen itsaso zabalera. «*Nunca nos vimos más*», esaten du Urdanetak. Eskorbutoa triskantzak egiten ari zen tripulazioan; hortzoiak zatika erortzen zitzaizkien. Nekeak eta ontzidiaren porrotak espiritua marraskatzen zien. Heriotza bazetorrela sumatzen zuten, Ozeano Barearen urrunenean.

## Galdutako patatxa

Itsasontziak sakabanatuta, bakoitzak saiatu beharko zuen bere zorian, hots, hain urrutian salbatzen. *Santiago* patatx txikia, berrogeita hamar pertsona ontzi barruan, bizkotxo-hauts kintal batzuk eta zortzi upel-ur eta beste janaririk ez; zeramaten ogia *Capitanakeraman* zuen. Zer egin? Ozeano Bareko Lapurren uhartea deitzen zitzaionetik bi mila legoa baino gehiagora zeuden; Mexikon Cortes-ek aurkitutako lurretatik erdira baino gutxiagora.

Lurra ukitzeko premian eta itsasontziarekin hurbiltzen baziren, hondartzeko beldurrez, haietako norbait kostara bidaltzea erabaki zuten, sokaz amarratutako kaxa handi batean sartuta. Areizaga apaiza, Gebara Kapitainaren lehengusua eskaini zen:

Patagoniako indioekin kontaezin ahala abentura izanda, bere helmugara iritsi zen patatx txikia. Areizaga Teoantepequetik Mexikora joan zen Gebara Kapitainaren izenean Cortesi guztiaren berri ematera. Onik zeuden gizonak, baina patatx ezgauza gelditu zen.

*Cuatro relatos* liburuan Artetxek orrialde oso ederrak eskaini zizkion Espainiara itzultzea lortu zuen zorioneko apaiz ausart hari. Haren berririk batere jakin gabe urte batzuk egin ondoren, Zumaia paper-sorta zaharretan azaldu zen bere sinadura. Eta Fernandez de Oviedorekin, Indietako historia-lariarekin egoteko eta iraganeko gorabeherak kontatzeko aukera ere izan zuen, eta hark bere historia handian sartu zuen: bere gizon ausartak bertan behera utzi ez zituen *Santiago* patatx apalaren historia laburra.

## La muerte de Elcano

### Capitán General de la Armada de Loaisa

En cambio la más poderosa Santa María de la Victoria, que siguió el rumbo fijado, era un cementerio ambulante que día a día rendía su tributo de cadáveres al mar. Que Elcano se sentía morir, no obstante haber llegado tantas veces al límite de la existencia, se deduce del testamento que pudo y tuvo que dictar el 26 de julio de 1526. Un contador sustituyó al escribano; se guardó la fórmula protocolaria, revestida de inusual grandeza:

*«En la nao Victoria, en el Mar Pacífico, a un grado de la línea equinocial, a veinte e seis días del mes de julio, año del Señor de mil e quinientos e veinte e seis, en presencia de mi Iñigo Ortés de Perea, contador de la dicha nao Capitana por Sus Majestades, el capitán Juan Sebastián del Cano, vecino de Guetaria, estando enfermo en la cama de su cuerpo e sano de su juicio e entendimiento natural, tal cual Nuestro Señor le plugo de le dar, temiéndose de la muerte ques cosa natural...»*

Elcano entregó su testamento y última voluntad en escritura cerrada y sellada, que prodigiosamente se conserva hoy. En ese trance supremo parece haber congregado en torno a su lecho a todos los vascos que se encontraban en la nave y vieron a Elcano firmar de su nombre:

- Martín Carquizano,
- Andrés de Gorostiaga,
- Martín de Uriarte,
- Joanes de Zavala,
- Hernando de Guevara,
- Andrés de Aleche,
- Andrés de Urdaneta.

### El testamento

Es el testamento de un marino, profundamente creyente, en el que afirma su fe, invoca a la Virgen, dispone sus aniversarios en Getaria y deja mandas piadosas: para redención de cautivos, para la parroquia de San Salvador de su villa natal, para las ermitas del contorno, para las iglesias marianas, para conventos franciscanos.

### Mandos piadosos

Es como si reviviesen en él fibras dormidas y siguiese puntualmente con la imaginación, y a tan inmensa distancia, el perfil de la costa marina guipuzcoana, tan familiar: las ermitas guetarianas de San Martín, San Prudencio, de la Magdalena, San Gregorio, Santa Cruz, Santa Engracia de Aizarna, San Pelayo de Zarautz, San Antón, los hospitales de San Lázaro y la Magdalena, las grandes advocaciones marianas de Gipuzkoa; sobre todas, Itziar.

## Elkanoren heriotza

### Loaisaren itsas armadako kapitain jenerala

Aldiz, *Santa Maria de la Victoria* indartsuena, ezarritako norabidean aurrera zihoana, hilerri ibiltari bat zen, egunegun itsasoari gorputzen zerga ematen baitzion. Elkanok, hainbestetan bere biziaren azken muturrera iritsitakoak, hiltzera zihoala uste zuen; hori, 1526ko uztailaren 26an –zezakeenez–, idatzarazi zuen testamentutik ondorioztatzen da. Kontalariak ordezkatu zuen eskribaua; protokolozko formula gorde zen, ezohiko handitasunez jantzitakoa:

Elkanok bere azken borondatea eskritura itxi eta zigilatatu batean egin zuen, eta harrigarria bada ere gaur arte gorde den testamentua da. Kinka larri hartan badirudi bere ohe inguruan bildu zituela itsasontziko euskaldun guztiak eta denek ikusi zuten Elkanok haien izenean izenpetzen:

- Martin Karkizano,
- Andres de Gorostiaga,
- Martin de Uriarte,
- Joanes de Zabala,
- Hernando de Gebara,
- Andres de Aletxe,
- Andres de Urdaneta.

### Testamentua

Marinel sinestun handi baten testamentua da, fedea berresten, Ama Birjinari deitzen, Getarian bere urteurrenak antolatzen eta eskaintza eskuzabalak uzten dituen marinelarena: gatibuak erosteko, bere jaioterriko San Salvatore parrokiarako, inguruko ermitetarako, Mariaren izeneko elizetarako, frantziskotarren elizetarako.

### Agintari errukitsuak

Lokartuak zituen zuntzak biziberritu balira bezala zen eta irudimenarekin halako distantzia itzelean puntuz puntu hain berea zuen Gipuzkoako itsasertzaren profila jarraituko balu bezala: ermita getariarrak, San Martin eta San Prudentzio, Santa Madalena, San Gregorio, Santa Kruz, Aizarnako Santa Engrazia, Zarauzko San Pelaio eta San Anton; San Lazaroaren eta Margalenaren ospitaleak eta Ama Birjinaren izeneko Gipuzkoako handienak; denen gain, ordea, Itziarkoa.



*Iten mando a la iglesia de Nuestra Señora de Heziar (Itziar) cuarenta ducados de oro para que hagan con ellos unos ornamentos...*

*Iten mando a Santa Maria de Guadalupe, un ducado de oro.*

*Iten mando a Nuestra Señora de Aranzazu un ducado de oro.*

*Iten mando a Nuestra Señora de Iruniranzu (Juncal) un ducado.*

A los franciscanos de Sasiola destina diez ducados; al Señor Santiago de Galicia, seis ducados.

### Promesas

El capítulo de promesas hechas y aún concertadas nos reserva dos sorpresas.

Elcano había prometido ir en romería a la Santa Verónica de Alicante ¿Acaso en sus años de navegación por el Mediterráneo? Quería que fuese un romero en su nombre, al que destinaba seis ducados; y el romero habría de entregar de limosna a la iglesia de la Santa Verónica, veinticuatro ducados.

La promesa concertada con el Guardián y frailes franciscos de La Coruña, al tiempo de la partida de la expedición, era la de que se dijese una Misa de la Concepción cada día, «*e tuviesen cargo de rogar a Dios por mi ánima e de todos cuantos en esta Armada veníamos e por la dicha Armada fasta tanto que yo volviese a España, e para ello hice una obligación por ante Cristóbal de Polo*», para pagar cuando la Armada volviese a la Coruña. El retorno de la Armada y de sus componentes no parecía muy probable, pero Elcano quiere que se paguen los ducados al monasterio.

Elcano dejaba tres aniversarios anuales por su alma y la de su padre: una en la parroquia, que la diría D. Lorenzo de Sorozábal; otra en la Magdalena, que la diría su hermano D. Domingo; y otra en Donostia, que la diría su sobrino D. Rodrigo de Ainza.

### A cuenta

Claro que tan generosa voluntad se había de cumplir «de los dineros que Su Majestad me debe» y cuerdamente dispone que hasta que no sean efectivamente cobrados, no obliguen las mandas a sus albaceas ni puedan reclamarlas los destinatarios. Arregladas sus cuentas con el cielo, Elcano trata de remediar cosas de la tierra: cien ducados deja a Mari Hernández de Hernialde, moza virgen de quien hubo a su hijo Domingo, y cuarenta a María de Vidaurreta de quien tuvo una hija, que vivía en Valladolid. Disponía que a su hija la llevasen a Getaria «*fasta que venga a edad de se casar*» y dejaba para ella cuatrocientos ducados.

### La declaración de bienes:

Los 1.700 ducados de atrasos debidos por el Emperador, los mil ducados de salario y la propiedad compartida de las más diversas mercaderías (hierro, lienzos, abalorios, manillas, aguamaniles, saleros, papel, cascabeles, tijeras, sombreros, pesas, tazones, cucharas, anillos, etc.).

Sasiolako frantziskotarrentzat hamar dukat izendatzen ditu; Galiziako Santiago Jaunarentzat sei dukat.

### Promesak

Egin eta adostu zituen promesen kapituluak bi ezusteko erakutsiko dizkigu.

Elkanok Alacanteko Santa Veronikara erromes joateko promesa egin zuen. Noiz, ordea, Mediterraneoan nabigazioan ibili zenean? Haren izenean erromes bat joatea nahi zuen eta horretarako sei dukat uzten zituen, eta erromes honek hogeita lau dukat eman behar zizkion Santa Veronika elizari eskupeko gisa.

Coruñako Goardianoak eta fraide frantziskotarrek adostutako promesa zen espedizioa abiatzera zihoala Sortzez Garbieren Meza bat ospatzea egunero «*e tuviesen cargo de rogar a Dios por mi ánima e de todos cuantos en esta Armada veníamos e por la dicha Armada fasta tanto que yo volviese a España, e para ello hice una obligación por ante Cristóbal de Polo*», Armada Coruñara itzultzean ordaintzekotan. Ez zirudien oso ziurra Armadaren eta bertako kideen itzulerak, baina Elkanok monasterioari dukatak ordaintzea nahi zuen.

Bere arimaren eta bere aitarenaren aldeko hiru meza utzi zituen Elkanok: bata parrokian, D. Lorenzo Sorozabalek esango zuena; bestea Santa Madalengan, bere anaia D. Domingok esango zuena, eta bestea Donostian, bere iloba D. Rodrigo de Ainzak esango zuena.

### Kontura

Jakina zen halako borondate bikaina betetzeko modua «*de los dineros que Su Majestad me debe*» izan behar zuela, eta zentzu handiz agindu zuen, ahalik eta kobratu bitartean, betearazleek ez behartzeko eskaintzarik, ez hartzaileek ere erreklamaziorik. Zeruari eman beharreko kontuak konponduta, lurrekoak erremediatzen ahalegindu zen Elkano: ehun dukat utzi zizkion Mari Hernandez Hernialdekoari, bere seme Domingo sortu zion neska birjinari, eta berrogei dukat bere alaba izan zuen Maria Vidaurretakoari, Valladoliden bizi zenari. Bere alaba Getariara eramateko agindua eman zuen «*fasta que venga a edad de se casar*» eta lauhun dukat utzi zituen harentzat.

### Ondasunen aitortpena

Enperadoreak zor zizkion atzerakinak 1.700 dukat, soldatatz zituen mila dukat, eta merkantzia anitzen jabego partekatua (burdina, oihalak, beira-ale apaingarriak, eskulekuak, ur-pitxarrak, gatzontziak, papera, kriskitinak, guraizeak, kapelak, pisuak, katiluak, koilarak, eraztunak, etab.).

Y entre los bienes anota detalladísimo su ajuar, verdaderamente notable: capa, chamarras, sayos, jubones, cuernas, calzas, bonetillo colorado de grana, gorras, zaragüelles, colchones y sábanas, utensilios de comedor y cocina. Dos espadas, una esfera roma del mundo, un libro llamado almanaque en latín y otro de astrología, resumen su biblioteca e instrumental náutico.

Elcano no tenía deudas. Dejó a Hernando de Guevara su jubón carmesí, a Urdaneta un jubón de tafetán plateado... Como heredera quedaba su madre, Doña Catalina del Puerto. Como primer testamentario figura el Jefe de la Escuadra, el Comendador García de Loaisa.

### Elcano, capitán general

Loaisa moría cuatro días después de que Elcano dictase su testamento. A su muerte, y en plica secreta del Emperador, se nombraba como sustituto suyo y Jefe de la Armada a Sebastián de Elcano. El sueño imposible cobraba cuerpo en aquel trance. La muerte de su jefe hacía posible la sustitución. Loaisa murió el 30 de julio. «*Mire en mis cosas así acá como en la Corte*», decía Elcano en su testamento cuatro días antes. Quedaba sin valedor y con la responsabilidad acrecentada. La Real Orden ocultada le convertía en Capitán general:

«*Otrosi, muriendo el dicho Comendador Loaisa, mandamos que venga por Capitán General de la dicha Armada Juan Sebastián de Elcano*».

La tardía y amarga satisfacción le duró una semana, en batalla con la muerte (6-8-1526). El Diario de Urdaneta anota lacónicamente:

«*Lunes, a seis días de agosto falleció el magnífico señor Juan Sebastián de Elcano*».

Su cuerpo se hundió en aguas del Pacífico.

### Una deuda que nunca se pagó

Diez años más tarde su madre, Doña Catalina del Puerto, seguía batallando por cobrar lo que se le debía a su hijo muerto. Licenciados, escribanos, procuradores, apoderados, Consejos, probanzas, testigos, fiscales, traslados –burocracia y leguleyos– sentencias de vista y de revista, dejan un mal sabor en esta gloriosa historia: la de un fiel servidor, mal pagado.

Todavía en 1567 un sobrino de Elcano, Francisco de Gainza, recibía poderes para cobrar los atrasos. De nada valieron las sentencias del Consejo de Indias y la R.C. de la Emperatriz. Seguían impagados los servicios de Elcano. Algo que no pocas veces pasó con los hombres de la mar.

Eta ondasunen artean bere arreo, bene-benetan bikaina, xehetasun osoz idatzi zuen: kapa, txamarra, jantzi luzea, jipioa (gerruntze edo blusa), galtzak, bonet gorri bizia, txanoak, galtza zabalak, koltxoiak eta maindireak, jantokiko eta sukaldeko tresneria. Laburbildurik hauek dira bere itsasoko liburutegi eta tresneria: bi ezpata, munduaren esfera zabala, latinez *almanaque* deritzon liburu bat, eta astrologiako beste bat.

Elkanok ez zuen zalantzarik. Bere jipoi edo blusa gorri bizia Hernando de Gebarari utzi zion, Urdanetari tafetazko jipoi zilar-kolorekoa... Haren ama gelditu zen ondasunen oinordeko, Catalina del Puerto anderea. Testamentu-betearazle nagusia, Eskuadrako Buruzagia, Gartzia de Loaisa Komendadorea agertzen da.

### Elkano, kapitain jenerala

Lau egun ondoren hil zen Loaisa. Haren heriotzan, Enperadorearen kartazal itxian, haren ordezkio eta Armadaren Buruzagi izendatzen zuen Sebastian Elkano. Ezinezko ametsa gauzatu zen kinka larri hartan. Bere buruzagiaren heriotzan ordezkio izatea emango zion. Loaisa uztailearen 30ean hil zen. «*Mire en mis cosas así acá como en la Corte*», zioen Elkano bere testamentuan lau egun lehenago. Babeslerik gabe, baina erantzukizuna areagoturik gelditu zen. Kapitain nagusi bilakatzen zuen ezkutuko Errege Aginduak:

«*Otrosi, muriendo el dicho Comendador Loaisa, mandamos que venga por Capitán General de la dicha Armada Juan Sebastián de Elcano*». Gogobetetasun berantiar eta mingotsak astebete iraun zion, heriotzarekin borrokan. Urdanetaren Egunerokoak motz-motzean aipatzen du:

«*Lunes, a seis días de agosto falleció el magnífico señor Juan Sebastián de Elcano*».

Ozeano Barean hondoratu zen haren gorputza.

### Inoiz ordaindu ez zen zorra

Hamar urte beranduago, bere amak, Catalina del Puerto andereak borrokan jarraitzen zuen bere hildako semeari zor zitzaiona eskuratu nahian. Lizentziadunek, eskribauek, prokuradoreek, ahaldunek, Kontseiluek, frogatzeek, lekukoek, fiskalek, helarazpenek –burokrazia eta sasiletradu-bista eta ikuskatze epaiek keru gaizto bat utzi zuten historia loriatsu honetan: gaizki ordaindutako zerbitzari zintzo baten historian.

Elkanoren iloba batek, Francisco Gainzakoak, 1567an, artean, ahalordeak jaso zituen atzerakinak kobratzeko. Ez zuten ezertarako balio izan Indietako Kontseiluaren eta Enperatrizaren E. K.aren sententziek. Elkanoren zerbitzuak ordaindu gabe jarraitzen zuten. Sarritan gertatua zen holakorik itsasgizonen artean!





Gipuzkoako Foru Aldundiko tapiz zaharra, Théodore Bry-k egindako grabatuaren kopia da, baina hemen zutik dago Elkano, eserita dagoen Magallanesen ondoan. Elkanoren irudi hori da, antza denez, –itxura, jarrera eta janzkera– Elkanoren ikono izatera iritsi denaren abiapuntua, pinturan zein eskulturan, *Elkanoren eskaintza* izeneko Elias Salaberriaren irudia salbu.

Zuloaga tomó esta imagen de Elcano en el tapiz para su retrato.

Zuloagak tapiz horretatik hartu zuen Elkanoren erretratua egiteko irudia.



Antiguo tapiz de la Diputación de Gipuzkoa que reproduce el grabado de Théodore de Bry pero incorporando la figura erguida de Elcano junto a la sedente de Magallanes. Esa imagen de Elcano, porte, pose y elementos de la vestimenta parece ser el punto de partida de lo que ha acabado constituyendo el icono de Elcano tanto en pintura como en escultura, exceptuando la imagen de Elías Salaberria en su *Ofrenda de Elcano*.



*Magallanes itsasartetik irteten.*  
Juan Stradanoren alegoria.  
J. Gallek 1521ean grabatua eta Théodore de Bry-k *Occidentalis Americae Pars*-en erabilia, 1562an.

*Magallanes sale del estrecho.*  
Alegoría de Juan Stradano, grabado por J. Galle en 1521, utilizado por Théodore de Bry en su *Occidentalis Americae Pars*, 1562.

TESTAMENTO DE  
JUAN SEBASTIAN DE ELCANO

JUAN SEBASTIAN ELKANOREN  
TESTAMENDUA

Hitzaurrea

Preámbulo

Cubierta del testamento / Testamenduaren azala:

En la nao Vitoria en el mar Pacifico a un grado de la linea equinocial, a veynte e seys dias del mes de Jullio año del Señor de mili e quinentos e veynte e seys, en presencia de mi Yñigo Ortes de Perea, Contador de la dicha Nao Capitana por Sus Magestades, el Capitan Juan Sevastian delcano, vezino de Guetaria, estando enfermo en la cama de su cuerpo, e sano de su juyzio y entendimiento natural tal qual nro. Señor plugo de le dar, themiendose de la muerte ques cosa natural, estando presentes los testigos ynfrascriptos, presento esta scriptura cerrada e sellada que dixo ser su testamento e ultiyma boluntad, el qual dixo q otorgava e otorgo por su postrimera e ultiyma voluntad e mandaba e mando que se guardase e cumpliese e efetuase todo lo en el contenido e cada una cosa e parte della: testigos que fueron presentes e le viaeron firmar de su nombre: Martin Garcia de Carquieano, e Andres de Gorostiaga, e Martin de Uryarte, e Juanes de Cabala, e Hernando de Guebara, e Andres de Alechia, e Andres de Urdaneta, los quales firmaron de su nombre en uno con el dicho Juan Sevastian delcano dentro deste dicho testamento e fuera = Juan Sebastian deleano = Hernando de Guevara = Martin de Uryarte = Martin Garcia de Carquieano = Andres de Gorostiaga = Andres de Urdaneta = Joanes de (bala = Paso ante mi Andres de Aleche = Ortes de Perea = rubricados.

Testamento

Testamendua

*In dei nomine Amen. Sepan quantos esta carta de testamento vieren como yo el capitan Juan Sebastian delcano vezino de la Villa de Guetaria, estando enfermo de mi persona e sano de mi entendimiento e juyzio natural, tal qual Dios nro. Señor me quiso dar, e saviendo que la vida del hombre es mortal e la muerte muy cierta e la hora muy yncierta, e para ello cualquier catolico christiano ha de estar haparejado como fiel christiano para quando fuere la boluntad de Dios, por ende yo creyendo firmemente todo lo que la Santa Madre Yglesia cree verdaderamente, horden e lago mi testamento e postrimera voluntad en la forma siguiente:*

*Primeramente, mando mi anima a Dios que me la crio e me redemio por su preciosa sangre en la Santa Cruz e ruego e suplico a su vendita Madre Señora Santa Maria nra. Señora, que ella sea mi abogada delante su precioso hijo, que me quiern alcanear perdon de mis pecados e me llebe a su gloria santa.*

*Yten, mando que se me hagan mis aniversarios y osequias en la dicha Villa de Guetaria en la Yglesia de San Salvador segund a persona de mi estado en la huesa donde estan enterrados mi señor padre e mis antepasados.*

*Yten, mando a las hordenes de la redencion para sacar cautibos seys ducados, que son tres hordenes, a cada horden dos ducados, e con tanto los aparto de todos mis bienes, los cuales mando que sean pagados despues que su Magestad e sus thesoresos hubieren pagado todo lo que me deve Su Magestad, e asta tanto no sean obligados mis bienes ni herederos a pagar los dichos seys ducados ni otra pia ni manda segund salbo despues con los dichos dineros que su Magestad me diere.*

*Yten, mando para la obra de la Yglesia de Señor San Salvador de la dicha Villa de Guetaria seys ducados de oro.*

*Yten, mando a la Yglesia de Señor San Martin, ques en la jurisdiccion de la dicha Villa, doze ducados de oro para una chauslla e diacono e sodiacono e capa de muy buen paño colorado, que cueste cada vara un ducado de oro, e que si alguna cosa faltare en los dichos doze ducados que cunplan asta el cumplimiento.*

*Yten, mando a la Yglesia de San Probencio, ques en la jurisdiccion de la dicha villa, un ducado de oro.*

*Yten, mando a la Yglesia de la Madalena de la dicha Villa un ducado.*



*Yten, mando para los pobres del señor San Lazaro un ducado.*

*Yten, mando a la Yglesia del Señor Sant Anton de la dicha Villa un ducado.*

*Yten, mando a la Yglesia de Señor San Pedro de la dicha villa un ducado.*

*Yten, mando a la hermita de Señor San Gregorio de la dicha Villa un ducado.*

*Yten, mando al ospital de la dicha Villa dos ducados.*

*Yten, mando a Santa Cruz de la dicha villa un ducado. II*

*Yten, mando a la Yglesia de Nra. Señora de Heeiar quarenta ducados de oro para que agan con ellos unos ornamentos que a mis cabealeros e testamentarios vien visto fuere que cuesten los dichos quarenta ducados.*

*Yten, mando a Santa Maria de Guadalupe seys ducados de oro.*

*Yten, mando a Nra. Señora de AraneaFu un ducado de oro.*

*Yten, mando a Nra. Señora de Yrunyrauneu un ducado de oro.*

*Yten, mando al Monesterio de Sasyola diez ducados de oro.*

*Yten, mando a Santa Engraeia de AYearna un ducado de oro.*

*Yten, mando por quanto tengo prometido de yr en romeria a la santa beronica de Alicante e porque yo no puedo conplir, que se haga un romero, e mando para el dicho romero seys ducados, allende dello mando que le sean dados al dicho romero veynte e quatro ducados para que los de a la Yglesia de la dicha santa beronica e trayga lee del prior e los mayordomos que rescibieren los dichos veynte e quatro ducados.*

*Yten, mando a San Pelayo de Carauz un ducado.*

*Yten, digo que yo concerte con el guardian e frayles del monesterio de Sant francisco de la Coruña para que dixiesen una misa de coneeion cada dia, c tuviesen cargo de rogar a Dios por mi anima e de todos quantos en esta Armada veníamos e por la dicha Armada fasta tanto que yo bolbiese a España, e para ello hizo una obligacion de sesenta ducados por ante Christobal de Polo, escrivano del numero de la dicha eibdad, para les pagar quando la dicha Armada bolbiese a la dicha eibdad de la Coruña, mando que sean pagados al dicho Guardian e monesterio e frayles.*

*Yten, mando a la Yglesia del Señor Santiago de Galizia seys ducados.*

*Yten, mando que se den a treynta pobres de la jurisdieion de la dicha Villa de Guetaria a las mas neseesitadas sendas sayas de cordelate blanco que a mis cabealeros pareseiere.*

*Yten, mando que se digan por mi anima e la de mi padre e por quien yo soy en cargo, en la dicha Yglesia de San Salvador una misa añal, la qual mando que diga don Loreneo de Soraeabal, e otra misa añal mando que se diga en la Madalena de la dicha Villa e la dicha misa diga mi hermano don Domingo, e otra misa añal sea dicha en la Iglesia de San Sebastian e diga don Rodrigo de Gaynea mi sobrino, e mando que sehan pagados de su capillania lo hacostumbrado en la dicha Villa. II*

*Todas las mandas suso dichas mando que sehan pagadas de los dineros que su Magestad me deve, e asta tanto los otros mis vienes no sean obligados a pagar ni conplir ninguna de las dichas mandas, e que los comisarios de la Santa Cruzada de los dichos seys ducados de la dicha redeneion no puedan pedir, ni ningund mayordomo ni thesorero ni oficial de las dichas Iglesias ni otra persona alguna, de las dichas mandas.*

*Yten, mando a Mari Hernandez de Hernialde, madre de Domingo delcano mi hijo, cient ducados de oro, por quanto seyendo moca virgen hube, e mando que le sehan pagados los dichos cient ducados dentro de dos años despues que este mi testamento fuere en España.*

*Yten, mando que la hija que yo tengo en Valladolid de Maria de Vidaurreta, que sy fuere biba, que en conpliendo quatro años lleven a la dicha Villa de Guetaria e la sostengan fasta que venga ha edad de se casar, y despues le sean cumplidos quatro cientos ducados de oro e su arreo e axuar e bestido, conforme la dote, con tal condieion e pato que ella sea casada con consentimiento e por mano de mis testamentarios e cabealeros e de mi heredero, e sy se casare sin lieeneia dellos, que no le den blanca ni cornado, e desde agora ago la deseraeion, como si entonces fuese bibo; as; mesmo que si por ventura antes de casar la dicha mi hija fallesciere desta presente vida, en tal caso no le mando nada, antes digo que los dichos quatrocientos ducados e el arreo e vestidos dexo al mi heredero. As; mismo despues de casada sy muriere ella sin hijos e puesto caso que aya, sy los tales sus hijos moriesen sin llegar a perfeta edad, en tal caso mando que la dicha su dote aya mi heredero o herederos que fueren.*

*Yten mando a la dicha Maria de Vidaurreta madre de la dicha mi hija por la crianea della e por descargo de mi conciencia quarenta ducados, los quales mando que le sehan pagados dentro de un año despues que] dicho mi testamento fuere en España.*

*Yten mando a Isabel del Puerto mi prima una saya de quatro ducados.*

*Yten mando a mi sobrino hijo de Sabastian delcano mi hermano, veinte ducados, digo a Martin.*

*Yten mando a Domingo delcano mi sobrino hijo del dicho Sebastian otros veynte ducados.*

*E para cumplir e pagar las mandas suso dichas nombro e declaro por mis bienes mil e seteeientos e einquenta ducados que Su Magestad me deve en la Casa de la Contrataeion de la espeeeria, e para los dichos mill e setecientos e einquenta ducados su Magestad me los dio en el armazon desta Armada cient mil mrs., de los quales cient mil mrs. de la dicha armazon para cierta nesesidad que tuve, me pago einquenta mil mrs. Christobal de Haro, los quales dichos, einquenta mil mrs. estan en su cabeza de Christobal de Haro e a su cargo, e mas otros onze o doze mil mrs. que me los dio, e a la cantidad de]os me refiero a una eedula que le hize al dicho Christobal de Haro, los quales dichos onze o doze mil mrs. estan en cabeea de Christobal de Haro de la forma e manera de los dichos einquenta mil mrs. LI E mas declaro por mis bienes los dichos einquenta mil mrs. en el armazon, los quales se han de reseibir con la ganancia o perdida segund que fuere pagado conforme a los otros armadores, destos einquenta mil mrs. sehan de sacar los dichos onze o doze mil mrs. de la dicha eedula de Cristobal de Haro, de manera que theniendo en la dicha armazon en la forma suso dicha los dichos cient mil mrs. Su Magestad me queda ha dever para los dichos mil e setecientos cinquenta ducados en fin deste presente mes de Julio de MDXXVI años de mi acostamiento, mil e quatrocientos e ochenta e quatro ducados.*

*Yten mas declaro por mis bienes los mil ducados que su magestad me da de mi salario de la Capitania e para ellos he rescibido de su magestad e de Christobal de Haro en su nombre einquenta mil mrs. en dinero e otros einquenta mil mrs. en el armazon.*

*Yten mas declaro por mis bienes ochocientas hachas poco mas o menos.*

*Yten mas nueve quintales de fierro poco mas o menos, que son LXXIX cubos; deste fierro se han de dar un quintal a Luzon y otro quintal a Venabides.*

*Yten mas declaro las mercaderias seguietes, a medias con Diego de Cobarrubias en gloria sea las quales estan en una caixa.*

*Primeramente.*

*Syete piezas de nabal grueso.*

*Nueve piezas de nabal fino.*

*Dos piezas de olanda fino, numero 4.*

*tres piezas de media olanda a largo.*

*Una pieza de manteles de VIII quarteles.*

*Cinquenta e una bacinejas grandes e pequeñas.*

*Cient magos de mata mundo.*

*Cient magos de abalorios.*

*Cient libras de xpalino azul de lo comun. Una pieza de angeos de 27 anas. Monta todo esto LUDIIILXII mrs. Mas en la dicha caixa cient piezas de baginejas que pesaron CXLVI libras e media. treynta e nueve platos, que pesaron*

*CXXIII libras e media.*

*Mas ginquenta manillas, que pesaron XXV libras.*

*Mas veinte aguamaniles. II*

*Mas ginquenta saleros.*

*Mas gient libras de xpalino comun.*

*Una rezma de papel.*

*Dozientos magos de mata mundo e abalorio.*

*Seys libras de margaritas.*



*Cient docenas de cascabeles medianos e einquenta de los pequeños.*

*Veinte docenas de cochillos. mas otras seys docenas. quatro docenas de tijeras. doze madexas de ylo de manicordio.*

*XVIII sombreros bedejudos.*

*Una pieza de angeos, que tiene XXVII anas, que son a razon de 142 el cient, XXXVIII baras y quarto.*

*Siete piezas de nabal de lo mas basto que tenian XII anas XIII anas XI anas XIII anas XIII anas X anas XII, que son LXXXVI anas, a razon de CXLII el ciento, son CXXII baras.*

*Nueve piezas de nabal fino que tenian XIII anas XVI anas, y q XIII anas XI anas XII anas X anas III q XIII anas y m XIII anas, que son CXVI anas II q, a razon de CLXX el ciento, son CXCVIII baras...*

*Dos piezas de olandas bayas de thenian XL anas XLV anas son LXXXV anas, a razon de LXXXII el ciento son LXIX baras.*

*Tres piezas de olandas a largo que tenian XXXVI anas XLIII anas m XXXVII anas son CXVI anas y m a razon de ochenta e dos el C son XCV tiaras y medio.*

*Una pieza de manteles de VIII quarteles, que tiene XLIII anas, a razon de LXXII el ciento, que son XXXV baras de manera que estas mercaderias suso dichas tenemos a medias Diego de Cobarrubias e yo, a saber las anchas e el resto son mias e las següentes tambien mias sin parte de ninguna persona.*

*Mas diez piezas de Bretaña con una camisa que fueron del fardel que tenemos Diego de Cobarrubias e yo, que partimos a medias, e sus cabegaleros resgibieron lo suyo, en que son hasta trescientas e einquenta e dos baras e dos tercios, las quales estan en la caja de las ropas de vestir.*

*Mas ocho docenas de archileos que tiene Martin Perez. II*

*Yten mas una caja y dentro en ella lo siguiente, todo mio sin que tenga parte otra persona alguna.*

*Veynte sartas de abalorio amarillo.*

*Yten mas XXIII sartas de margaritas mayores.*

*Yten mas XIX sartas de margaritas menores.*

*Cinco sarticos de mata mundo amarillos.*

*Nueve sarticos de abalorio pequeños.*

*Una caja de anteojos.*

*Nueve baras III quartos de cordelete colorado en un pedago.*

*Otro pedago de cordelate colorado de dos baras y tres quartos.*

*Seis baras II tercios de frisa amarilla.*

*Yten mas un fardel que tiene dentro lo siguiente:*

*Un pedago de paño amarillo fino de quatro varas II tercios.*

*Otro pedago de paño colorado fino de seis varas menos 1 quarto.*

*Otro pedago de condelate amarillo VIII baras.*

*Otro pedago de paño colorado fino de XVII baras 1 quarto.*

*Mas otro fardel y dentro della lo se guiente:*

*Una pieea de media olanda XXXI baras. Otra pieea de media olanda XXXI tiaras y media.*

*Otra pieea de media olanda de XXX tiaras II tercios.*

*Icen mas un jarro de plata que pesa dos marcos y medio pasados.*

*Otro taeon que pesa dos marcos pasados.*

*Otro taeon que pesa un marco y medio. Tres cucharas de plata, que pesa cada uno*

*XII reales.*

*Yten mas quarenta sombreros bedejudos, los quales sombreros estan en la caja de la mercaduria, que son mias propias los dichos sombreros.*

*Mas dos anillos de oro con sus piedras. Mas uno de a quatro ducados. II*

*Ropas de vestir:*

*Una capa aguadera trayda de grana.*

*Una chamarra verde de paño.*

*Una chamarra de chamelote leonado.*

*Una chamarra de paño verdescuro fino.*

*Un sayo de raso todo aforrado.*

*Un sayo añileto su cuerpo de terciopelo plateado aforrado.*

*Un sayo de baleneia negro faxado de terciopelo traydo.*

*Un sayo morado viejo.*

*Un jubon de tafetan doble.*

*Un jubon de terciopelo plateado traydo.*

*Un jubon de terciopelo leonado y cubierto.*

*Un jubon de raso colorado cubierto de tafetan acuchillado e traydo.*

*Un jubon de cañamazo cochillado traydo.*

*Un jubon de cotilina blanca trayda. Una cuera de paño verdescuro trayda e aforrado.*

*Una jaqueta de paño colorado.*

*Unas cateas de grana con faxas de brocado traydas.*

*Otras calcas negras traydas. Otras cateas blancas nuevas. Otras calcas negras traydas. Otras calcas argentines traydas.*

*Otras cateas de paño plateado traydas.*

*Unos caleones colorados traydos.*

*Unas medias calcas coloradas traydas.*

*Dos pares de medias calcas coloradas.*

*Un bonetillo colorado de grana nuevo.*

*Un sacote colorado traydo.*

*Un pagaygo de terciopelo negro traydo. paño plateado para un calear. II*

*Unas medias calcas negras biejas.*

*dos gorras de grana colorada e una negra.*

*Una escofia de oro e de seda.*

*Unos zaragueles de sarga verde.*

*Un chapeo frances con tafetan plateado. dos bonetillos colorados de grana biejos. Un pedaeo de paño colorado fino.*

*Dos colchones.*

*Una manta fraeada blanca.*

*Una escablina.*

*Dos almuadas.*

*Siete sabanas.*

*Una chamarra encarnada.*

*Diez e nueve camysas.*

*Tres cobertores de almuadas.*

*Tres ollas de cobre una con su cobertor.*

*Un puchero deztaño.*



*Ocho platos deztaño.*

*Dos pares de trebedes de fierro.*

*Tres sartenes de fierro e tres asadores e unas parrillas de fierro.*

*Iten mas dos espadas.*

*Una espera roma del mundo.*

*Un libro llamado almanaque en latin.*

*En quanto a las de odas y recibos myos digo que yo no devo a persona alguna que supiese mas de quanto sy alguna persona de credito pareciese a pedir alguna cosa que tubiese de reseibir en mi, que sea creydo por su juramento asta un ducado e sea pagado de mis bienes a tal persona o personas de calidad, y en quanto a los recibos suyos que me referia a las escripturas e eedulas que tengo que mando que sean reseibidas. II*

*Yten mas otro libro de astrologia, e si toparen a Andres San Martin, que se lo den los dos libros al dicho Andres de Sant Martin.*

*Yten mas mando que se le den al dicho Andres de San Martin tres banas de paño colorado de Londres para una chamarra.*

*De todos los bienes que estan en esta nao, las mercadurias que estan en esta nao mando que mis cabeealeros e testamentarios de yuso declarados e nombrados vendan en esta manera las mercadurias e cosas de rescate por rescate en las yndias como e de la manera que se vendieren los otros rescates de ombre de mi calidad.*

*Yten mas mando que de las ropas de vestir que se haga lo siguiente:*

*Yten mando el jubon de tafetan plateado que se le de a Andres de Vrdaneta.*

*Yten mando ha Ernando de Gueuara el jubon de carmin cobierto de tafetan acochillado.*

*Yten mando ha Esteban tres pares de calcas tomando Martin Perez las mejores quel quisiere tres pares e mas la cuera de paño verdescuro, e el jubon de cotonyn, e la jaqueta colorada e la almexia colorada.*

*Todos los otros bestidos, sy topare Martin Perez con sus hermanos los quatro, que lo repartan como hermanos sin diferencia ninguna, e si no se toparen aqui en las yndias, que los tenga el dicho Martin Perez para sy, e digo que con Guebara son los quatro.*

*Yten digo que; tenia Recibidos quatro ducados y medio de Juan de Yraeta, marinero del Patax que fue en san Grabiell, y dos ducados de Juan Vrtiz de Vildosola, mando que al dicho Juan de Yraeta se le paguen los dichos quatro ducados y medio de mis rescates al precio que costaban en la Coruña, e al dicho Juan Vrtiz los dichos dos ducados en la misma manera en rescates, e sy no se fallaren ellos en la Yndia, mando que sean cargados en el armazon con los otros mios e se le paguen como pagaren a mi en la Coruña.*

*Yten mas mando que la Jarra e los dos tacones e las tres cucharas, que se vendan a rescate como las otras mercaderias.*

*Yten mando a Martin Perez mi hermano, que le den de mis rescates todo lo que huviere de rescatar como piloto en todas las partes que llegare, asi donde hay oro, perlas, piedras preciosas, seda, drogueria, espeeria, como de otras qualesquier cosas que se rescataren, para que pueda rescatar sus quintaladas e caxa de la manera suso dichail*

*Yten mas mando que de mis rescates les sean rescatados de espeeria sus quintaladas e caxa ha Andres de Urdaneta e ha Ernando de guebara e a Esteban mi sobrino.*

*Yten mas mando al dicho Estevan mi sobrino quarenta ducados, los quales mando que le paguen del primer oro o azienda que para mi se rescatare, e ruego e suplico al Señor Comendador que asy lo quiera mandar e conplir:*

*Yten mando que del trigo e de la arma que yo tengo aqui, que den una anega de trigo, e otro de arina, e del azeyte una arroa ha Andres de Urdaneta e ha Ernando de Guebara, e mas de los pulpos treynta e tres quesos.*

*Yten mas mando que den al Capitan General un barril de quesos que estan diez quesos.*

*Yten mas mando que los otros quesos ha yan el dicho Martin Perez y Estevan, y que coman con los que comen agora en la mesa, y el trigo y la arina y los pulpos e congrio lo mismo, que coman con sus compañeros que tienen agora.*

*Digo que yo truxe tres barricas de bino blanco y el uno dellos reeibio Montemayor para la despensa de su merzed, el qual mando a su merced, y el otro de los tres uno es de Martin Perez e de don Juan e de Martin Ochoa, mando a Martin Perez que el tome lo suyo e cunpla con sus conpañeros, e la otra barrica mando a Martin Perez que lo beba.*

*Yten mas el bino que le di a Diego de Cobarrubias e se truxo el qual recibio Montemayor, que le suplico a su merced que reseiba para si, e mando que sea para el.*

*Yten mas mando que den Ayala condelate colorado con su forro para unas calcas que le devo.*

*Yten mas mando a Maestre Hernando e al boticario e al barvero que le den del azeyte cada media arroa a todos tres.*

*Yten mas mando que le den a Torres el capellan, que le den de la arina e del trigo media anega e media arroa de azeyte e dos camisas.*

*Yten declaro que yo traya dos barriles de clabazon en la nao Santispiritu mios e de Francisco de burgos a medias e a riesgo de los dos, e quando se perdio la dicha nao se escapo de la clabazon dos milares e todo lo otro se perdio, mando que se rescate e que le acudan con su meytad a Francisco de Burgos.*

*Yten mando todas las otras cosas de comer y el bino y azeyte, que Martin Perez que reparte con sus hermanos sy topare con ellos y sy no, que los coma con sus conpañeros.*

*E conplido e pagado todas las mandas e devdas suso dichas, en lo remaneseiente dexo por mi heredero vniversal de todos mis bienes, asi muebles como rayzes y de todo lo que a mi me pertenesiere II de qualquier causa e razon a Domingo delcano mi hijo e de Mari Hernandez de Hernialde con esta condicion e pato: que mi señora doña Catelina del Puerto sea señora e usufrutuaria de todos mis vienes en su vida e que los reseiba todos los dichos mis vienes abidos e por ayer por ynventario e que goze del usufruto de los en toda su vida o antes asta que fuere su voluntad della, y despues de sus dias dexa los dichos vienes al dicho Domingo mi heredero.*

*E sy por ventura, sy la voluntad de Dios fuere quel dicho Domingo fallezca desta presente vida en vida de la dicha mi señora madre, en tal caso quel dicho Domingo ni su madre ni pariente cercano del no tenga derecho ni acion del, antes dexo por mi heredera Vniversal de todos mis vienes a la dicha mi señora madre para que como mi madre legitima pueda heredar e disponer de toda la azienda como a ella vien bisto fuere.*

*E por quanto todos los bienes mios son vienes castrenses e ganados en servicio de Su Magestad e mercedes de Su magestad, e puedo disponer dellos como a mi voluntad fuere, e digo que la donacion que ago a mi madre en falta de mi hijo que ago con esta condicion e poder que doy a ella, que ella pueda heredar e tomar por heredera de todos mis bienes a la dicha mi hija sy biba fuere, con las condiciones e patos que ella quisiere, sin que pera ello tengan acion ni derecho alguno ninguno de sus hijos de mi señora, e suplico e pido a la dicha mi señora que, seyendo la dicha mi hija ovediente a ella e seyendo qual deve de ser semejante persona, que en tal caso en falta de mi hijo, que la tome a la dicha mi hija por mi heredera e para ello doy todo mi poder bastante segund e de la manera que mejor e mas cumplidamente lo puedo dar.*

*Asy mismo, sy por ventura mi señora madre muriere syn que el dicho mi hijo se casare ho obiere hijos, e despues de muerto ella sy el dicho mi hijo muriere syn ayer herederos, en tal caso dexo por mi heredera universal a la dicha mi hija, seyendo obediente a mis cabecaleros e testamentarios e casandose por mano dellos; e sy muriese ella sin ayer hijos, dexo por mi heredero vniversal a Martin Perez delcano mi hermano.*

*E para cumplir e para mandar e pagar o efetuar todas las mandas suso dichas, dexo por mis testamentarios e cabecaleros e administradores e executores de las personas de mis hijo e hija e de mis vienes al muy magnifico Señor Comendador Loaysa, Capitan General desta Armada de su Magestad, e a la dicha mi señora doña Catelina del Puerto, e al dicho Martin Perez delcano e a don Rodrigo de Gaynca mi sobrino e a Santiago de Guevara mi cuñado e a Maestre Martin de Vrquiola, e a Domingo Martinez de Gorostiaga, e a cada uno dellos in solidum y juntamente, y especialmente a la governacion de los dichos mis hijo e hija dexo a mi señora e a mi hermano don Domingo e a Domingo Martinez de Gorostiaga para que la dicha mi señora e mi hermano don Domingo e Domingo Martinez de Gorostiaga e Rodrigo de Gaynca mi sobrino administren sus personas e gobiernen e quando fueren de hedad los casen, e ruego e pido que como buenos administradores e gobernadores quieran minar por ellos e por sus cosas, e para todo lo susodicho doy poder conplido a todos los suso dichos. II*

*Iten mando a la dicha mi señora pueda disponer asta cantidad de cient ducados de mis vienes en cosas que fuere su voluntad de la e no sea obligada a dar cuenta dellos a mi heredero o herederos.*



*Reboco todos e qualesquier testamento o testamentos e codicilos que fasta agora yo he echo, los quales mando que sean en si ningunos e de ningun balor e efecto, e mando que no balgan nada, e quiero y es mi voluntad que este dicho mi testamento balga e sea firme en todo tiempo del mundo, e mando que balga por testamento, e si no valiere por testamento, por codicilo; e sy no, por mi postrimera e ultima voluntad, por quanto quiero y es mi voluntad asy, e dexo por mi testamento este dicho mi testamento segund que mejor e mas conplidamente lo puedo dexar de fecho e de derecho.*

*Suplico al dicho muy magnifico señor comendador que tenga el cargo en las cosas de aca e de la Corte de Su Magestad y mire en mis cosas as; aca como en la corte, como quien es e como yo espero en su merced, y tenga por encomendado a Martin Perez e mis hermanos, y en las cosas de aca vendan mis cosas e tengan cargo de todas mis cosas su merced y Martin Perez mi hermano.*

*Asy mismo ruego e pido a mi señora e a los otros cabecaleros que tomen e aceten el cargo deste dicho testamento e mis hijos segund e de la manera e cada uno en la forma suso dicha e quieran usar e gozar como buenos.*

*Fue fecho e otorgado este dicho mi testamento dentro en la nao Vitoria en el mar del sur estando a un grado de linea equinocial, a veynte e seys dias del mes de Julio, año del Señor de mil e quinientos e veynte e seis años. Testigos que fueron presentes por testigos Martin Garcia de Carquicano e Andres de Gorostyaga e Hernando de Guebara e Andres de Urdaneta e Juanes de Cabala e Martin de Uriarte e Andres de Aleche, los quales firmaron en uno conmigo en este dicho testamento.*

*Juan Sebastian del Cano = Andres de Gorostiaga = Joanes de Cabala = Martin Garcia de Carquicano = Por testigo Martin de Uriarte = Hernando de Guevara = Andres de Aleche = Andres de Urdaneta = (Rubricados).*

*Conozco yo Estevan de Mutyo que recibi de vos Martin Perez del Cano, piloto de la nao Vitoria, capitana del Armada de Su Magestad que va a las Yslas de Maluco, tres pares de calcas, e un jubon de cotonina e una jaqueta colorada e una almexia colorada e una cuera verde escuna aforrada en paño amarillo, lo qual me distes como testamentario del capytan Juan Sebastian que en gloria sea, el qual dicho Capitan me lo mando dar por su testamento por seruicio que le hize, e por ques verdad que yo lo rescibi todo lo susodicho y me doy por contento y entregado a toda mi voluntad por quanto paso de vuestro poder al mio realmente y con efecto syn fraude y syn engaño alguno en presencia de Martin Iñiguez de Carquicano, Contador Genral de la dicha Armada, e de Miguel de Montoya, escrivano de su Magestad, los quales firmaron aqui por testigos, e porque todo lo susodicho es verdad segund e como arriba se contiene, lo firme de mi nombre, fecho en la Nao Capitana a XXII de Setiembre de mil e quinientos e veynte e seys años.*

Esteban de Mutio = Martin Iñiguez de Carquicano = Myguel de Montoya (izenpekoa idatzita)

Dokumentu hau lehendik *Euskal-erria* aldizkariak argitaratu zuen, 56 (1907) 160-73;

horrez gain, baita *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes* obran ere. IV. mendeurrena zela eta, Pablo Pastells aitak, Constantino aitarekin lankidetzan 1.go zatia (Biblioteca de Historia Hispano Americana (Madrid 1920) 247-59.

Esteban de Mutio = Martin Iñiguez de Carquicano = Myguel de Montoya (rubricados)

Este documento ha sido publicado anteriormente en la revista *Euskalerrria*, 56 (1907) 160-73;

y en la obra *El descubrimiento del Estrecho Magallanes*.

En conmemoración del IV Centenario, por el R.P. Pablo Pastells, con la colaboración del P. Constantino Bayle parte 1. Biblioteca de Historia Hispano Americana (Madrid 1920) 247-59.

ELKANOREN BIDAIA. MAGALLANES ITSASARTEKO IGAROBIDEA



Marianak uharteetako indigenek Magallanesen ontziari eraso egin eta harpilatu egin zuten beren piraguekin, horregatik deitu zion hark haien uharteri «Lapurren Uhartea». XVI. mendea.

Los indígenas de las Marianas atacaron y saquearon en sus piraguas el barco de Magallanes, por lo que éste llamó a sus tierras "Isla de los ladrones". Siglo XVI.



Magallanes itsasartearen mapa, Diego Ramírez Arellanoren obran agertzen dena.

Mapa del estrecho de Magallanes que figura en la obra de Diego Ramírez de Arellano.



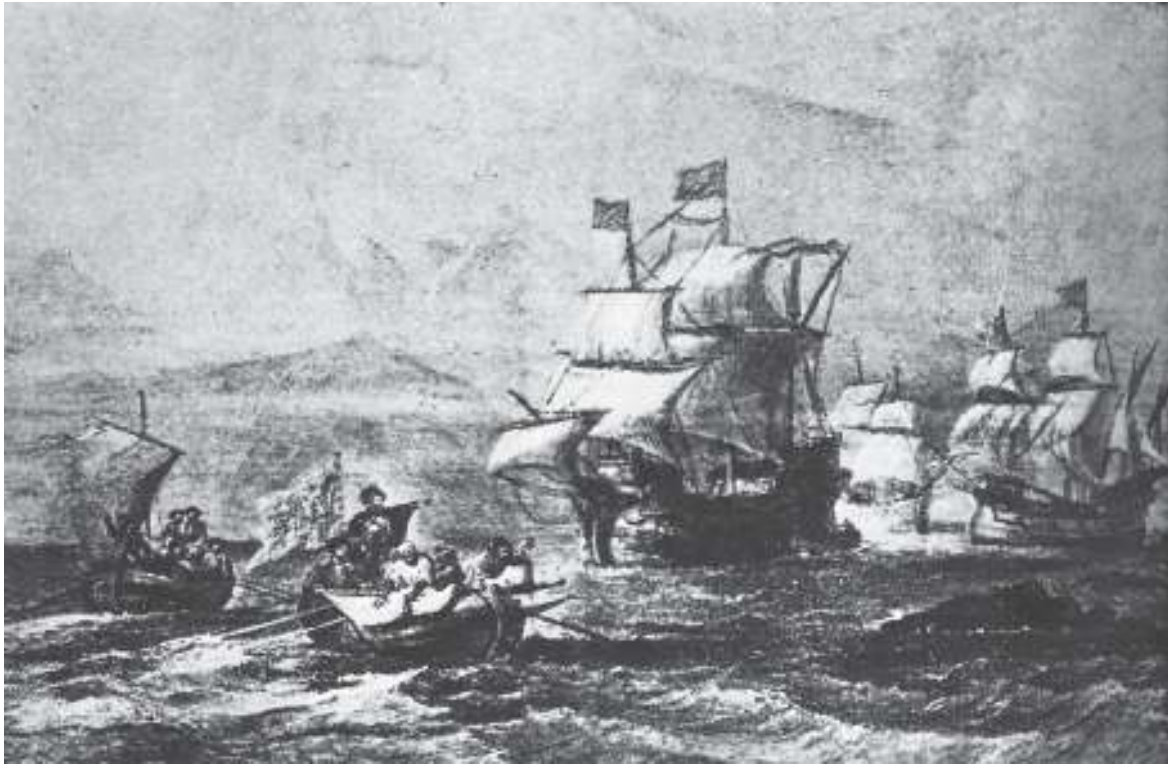
Magallanesen ontzidi txikia Filipinetara iritsi zenean, bertakoak kanoetan irten zitzaizkion bidera.

Cuando la pequeña flota de Magallanes se acercó a Filipinas, le salieron al encuentro nativos que remaban en canoas.

Estrecho de Magallanes / Magallanes itsasartea.







Magallanes itsasartearen aurkikuntza. Grinaway-ren grabatua, O. W. Brierly-ren margolan batetik hartua.  
 Descubrimiento del estrecho de Magallanes. Grabado de Grinaway, tomado de una pintura de O. W. Brierly.



Magallanes itsasartearen 1586ko mapa.  
 Thomas Candish-en bidaien kronikaren kobrezko grabatua.

Mapa del estrecho de Magallanes, de 1586.  
 Grabado en cobre de la crónica de viaje de Thomas Candish.

Jacob Lemairek beste igarobide bat aurkitu zuen, Magallanes itsasartearen ordezko Suaren Lurraldean, hegoaldera (1616), eta W. Schouten buru zuen Hoorn izeneko bere ontzi baten izena eman zion, Austral itsasoak Zuiderzee Berriak izena jaso zuen paraje haietan.

Jacob Lemaire encuentra un nuevo paso alternativo al Estrecho de Magallanes (1616) al sur de la Tierra de Fuego; él le dio el nombre de uno de sus navíos, el Hoorn, mandado por W. Schouten, en estos parajes en que el mar Austral recibió el nombre de Nuevos Zuiderzee.



MAGALLANES- ELKANOREN ESPEDIZIOKO GERTAKARIAK



Lapurren Uharteetan lehorreratzea. Levinus Hulsius-en erabera. Desembarco en las Islas de los Ladrones. Por Levinus Hulsius.



Magallanesen heriotza. 1535eko grabatua. Muerte de Magallanes. Grabado de 1535.



Magallanesen bidaia Hegoamerikara eta «pasabide» edo zeharbidea. Viaje de Magallanes a América del Sur y al "paso" o travesía.

Odisea Espezien Uharteetan zehar. Odisea a través de las Islas de las Especies.



Magallanesen Ozeano Bareko ibilaldia. Halabehar berezi batek itsaso zabaleko alderdirik bakartienetik eraman zuen.

Travesía del Océano Pacífico por Magallanes. Una singular fatalidad lo condujo por la parte más solitaria del inmenso mar.







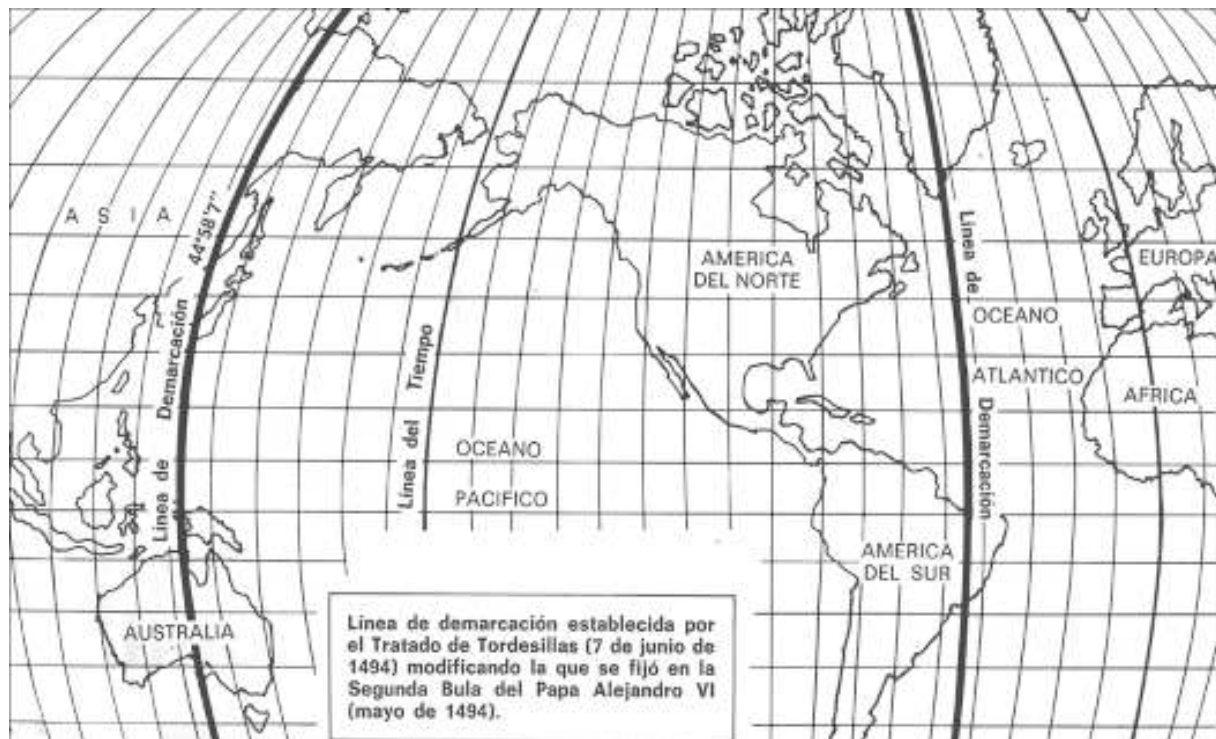




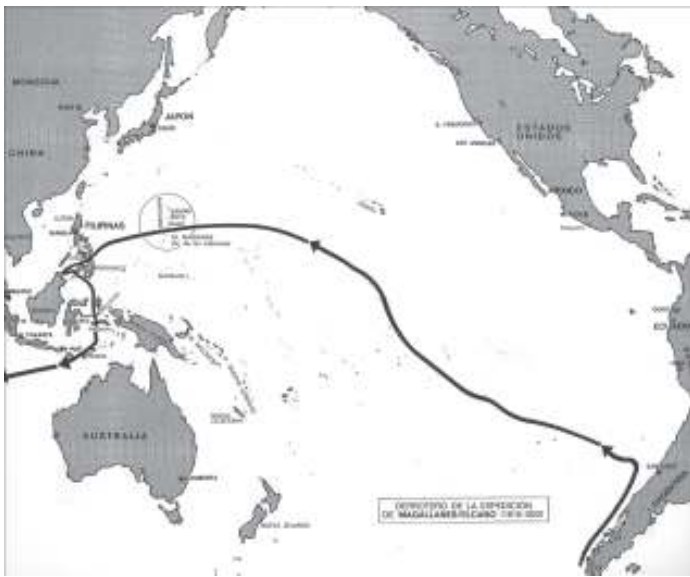
Magallanes partió de Sanlúcar de Barrameda/ Sanlúcar de Barramedatik abiatu zen Magallanes.

Tordesillasko Itunak 1494an finkaturiko mugako marra.

Línea de demarcación establecida por el Tratado de Tordesillas en 1494.



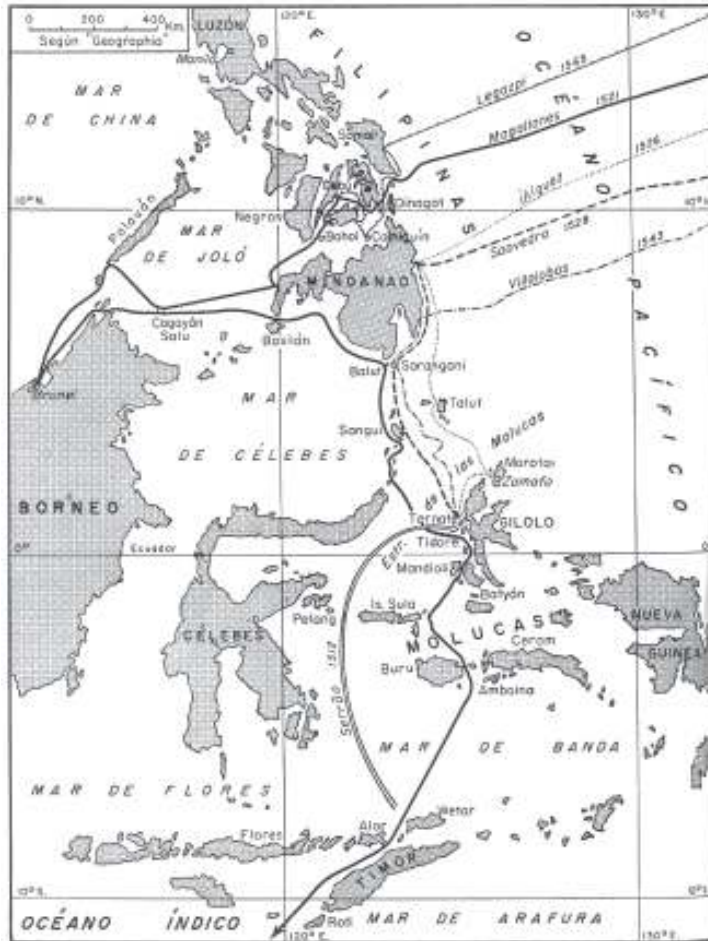




Munduari lehen bira ematen  
Elkanok egindako itsasbidea (1519-1522).

Derrotero de la primera vuelta al mundo  
realizada por Elcano (1519-1522)

Magallanes eta Elkanoren itsasbidea Filipinetan eta Moluka uharteetan.  
Derroteros de Magallanes y Elcano en las Filipinas y las islas Molucas.





Abrahám Ortelius-en 1589ko mapa. Ozeano Bareko eremu berria adierazten du, «Hegoaldeko Itsasoa», Atlantikoaren edo «Iparraldeko Itsasoaren» alderaketan. Itsasontzia *Victoria* da, Elkanok munduari bira ematen bukatzeko erabili zuena.

Mapa de Abrahám Orteliusde 1589. Representa el nuevo espacio del Océano Pacífico, «el Mar del Sur» en contraposición al Atlántico o «Mar del Norte».

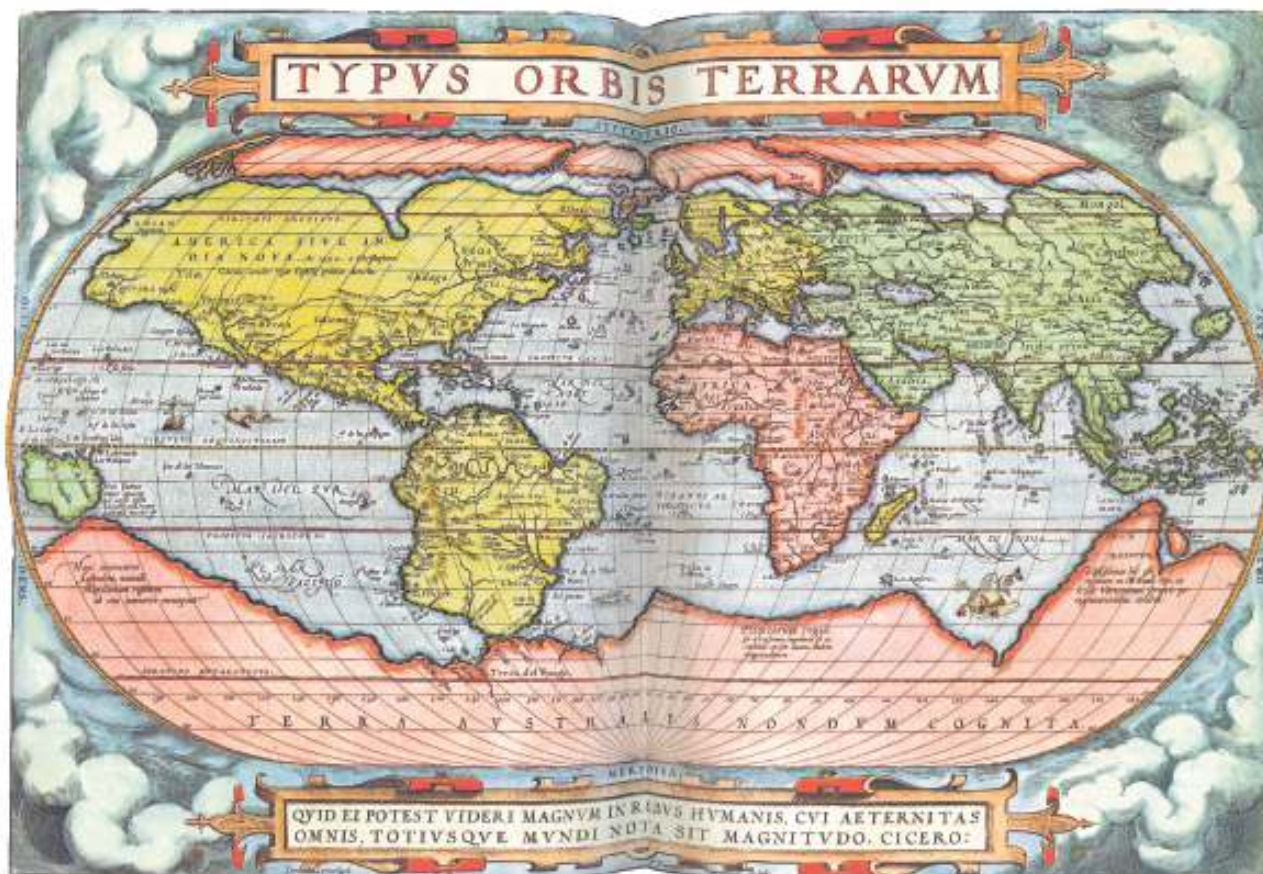
La nave es la «Victoria» en la que Elcano concluyó la vuelta al mundo.



*Victoria*ontziaren berreraikuntza hipotetikoak. Reconstrucciones hipotéticas de la nave *Victoria*.







Mapamundi del Atlas de Abrahám Ortelius (1570) / Abrahám Ortelius-en atlaseko mapamundia (1570).



«Hegoak dira nire oihalak eta loria nire saria» dio *Victoriak*, munduaren itzuliaren amaieran Elkanok erabili zuen Magallanesen ontzi-intsigniaren estampa inguratzen duen idazkun zati batek.  
 «Mis velas son alas, mi premio es la gloria», reza una parte de la inscripción que bordea esta estampa del *Victoria*, barco insignia de Magallanes con la que Elcano concluyó la vuelta al mundo.



IKONOGRAFIA. ELKANO ETA MAGALLANESEN IRUDIMENEZKO ERRETRATUAK



*Juan Sebastián Elcano.*  
Vidriera de Maumejean / Maumejean-en beirateak.



Juan Sebastian Elcano.



*Juan Sebastián Elcano.* Flores Kaperotxipi.



*Juan Sebastian Elcano.* Santiago Valverde.





*La ofrenda de Elcano / Elkanoren eskaintza. Elias Salaberria.*



Antonio Pigafetta.



Fernando Magallanes.

ELKANOREN GORATZARRE MONUMENTUA GETARIAN



Elkanoren monumentua Getarian, Juan Abalosena.  
Monumento a Elcano en Getaria- Juan de Ábalos.

Fotografía antigua de Getaria / Getariaren antzinako argazkia.







Monumento a Elcano en Getaria- Juan de Ábalos / Elkanoren monumentua Getarian, Juan Abalosenena.



El Juan Sebastian Elkanoren armarria.  
«Primus circumdedisti me».

El escudo de armas de Juan Sebastián Elcano.  
«Primus circumdedisti me».

Hilarria Getariako San Salvatore elizan.  
Lápida en la iglesia de San Salvador de Getaria.



Elkanoren monumentuko erliebea, Getarian.  
Relieve en el monumento a Elcano en Getaria.





Escultura de Ricardo Bellver / Ricardo Bellver-ren eskultura.





Escultura de Carlos Palao / Carlos Palaoren eskultura.

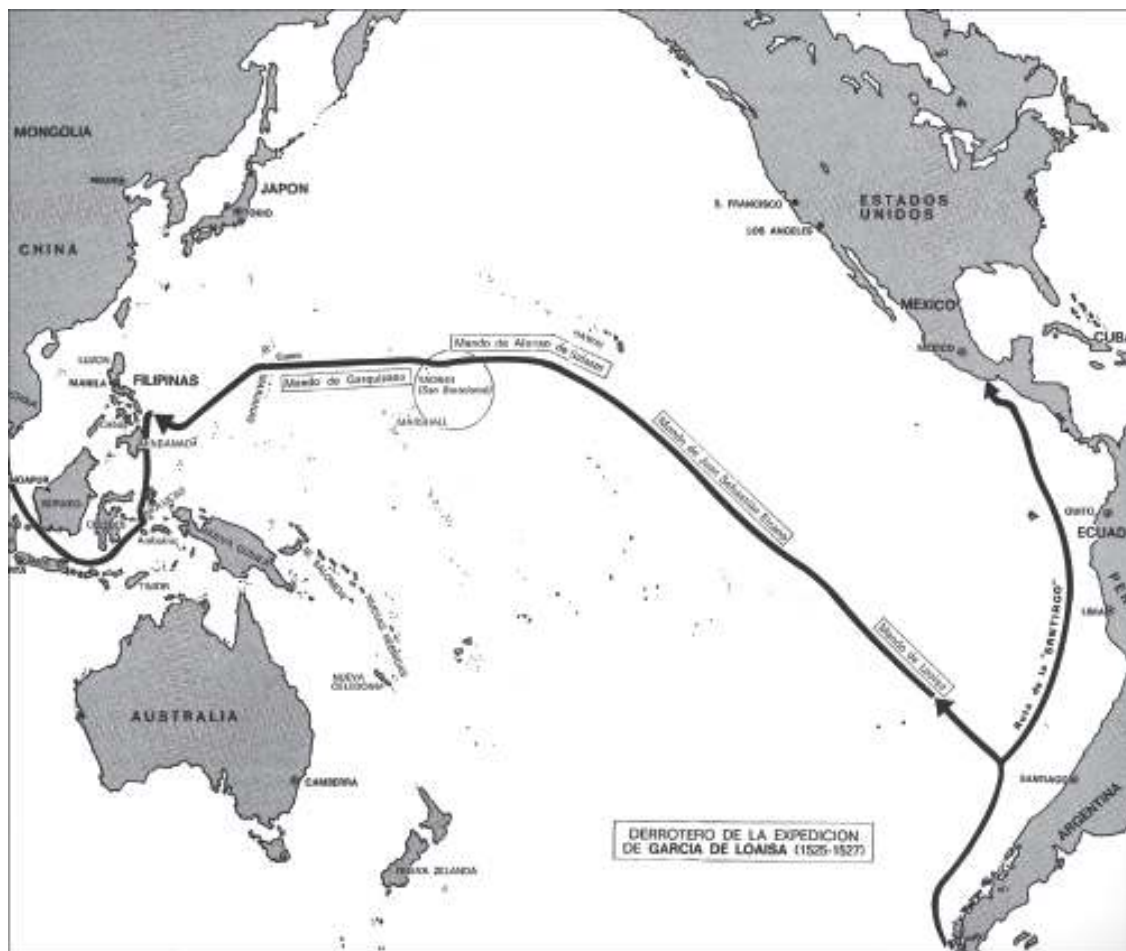
LOAISA – ELKANOREN BIDAIA ETA ITSASBIDEA



García Loaisa fraidearen armada A Coruñatik abiatzerakoan, Urrabietaren litografia.

Armada de Fray García de Loáisá al partir de A Coruña, Litografía de Urrabieta.

García Loaisaren espedizioaren itsasbidea (1525-1527).  
Derrotero de la expedición de García de Loáisá (1525-1527)







«Jofre Loaisaren espedizioa». Pablo Uranga. Gipuzkoako Foru Aldundia.

«Expedición de Jofre de Loaysa». Pablo Uranga. Dip. Gipuzkoa



1536ko mapamundi frantsesa.  
Mapamundi francés de 1536.



*Espeziak.* Pablo Tillac.  
Loaisaren bidaiako xedea.

*Especias.* Pablo Tillac.  
El objetivo del viaje de Loáisá.

Loaisaren espedizioa A Coruñatik abiatzen.  
Partida desde A Coruña de la expedición de Loáisá.

















Handwritten text in a Gothic script, likely a legal or administrative document. The text is dense and covers most of the page.

Handwritten signatures and scribbles in blue ink, including several stylized names and illegible marks.

Handwritten text in a Gothic script, continuing the document. It includes a large, ornate signature at the bottom right.

Handwritten text in a Gothic script, starting with a header that reads "Copia de un...". The text is somewhat faded and less dense than the top pages.

Handwritten text in a Gothic script, continuing the document. It includes several signatures and scribbles at the bottom, including one that appears to read "pro Antonio".



Andrés Urdaneta. Antonio Valverde «Ayalde».



## URDANETA

### URDANETA NARRA

#### LA EXPEDICIÓN DE LOAISA - ELCANO

S

Si Urdaneta, hijo de Villafranca de Oria – hoy Ordizia– hubiese seguido la ruta de Terranova, su vida hubiese sido distinta y se habría fundido en el más total anonimato. Siguió el otro camino, el de la aventura, y por eso, por mandato del Consejo de Indias, escribiría una relación «*de la Armada e viaje que llevó el Comendador Loaisa a los Malucos*», que presentó en Valladolid el 26 de enero de 1537.

Su título dice mucho: «*La relación que Andrés de Urdaneta hace a vuestra Sacra majestad de la Armada que vuestra majestad mandó para la especería con el Comendador Loaisa el año de quinientos e veinte e cinco*». Era el viaje en que murió Elcano; y Urdaneta firmó en su testamento. ¡Con qué orgullo puede iniciar su relato!

#### La partida

Largos preparativos para una navegación en la que sería imposible avituallarse y había que prever todo. Salieron el 14 de agosto.

*«Partimos de la ciudad de La Coruña con siete navíos vispera del bienaventurado señor Santiago e fuimos en busca de las Canarias. E dende a siete o ocho días que partimos de La Coruña, surgimos en la isla de Gomera, donde estuvimos tomando las cosas necesarias para el Armada hasta catorce de agosto».*

En la línea equinoccial toparon con una nao portuguesa un mes y medio después! Hubo algún tiro, palabras, cortesías... cartas para España. Siguieron su camino, con vientos contrarios y calmas o calmerías.

A mediados de octubre vieron la isla de San Mateo, bajo la equinoccial, donde hicieron aguada. Mataron pájaros bobos, comieron un pez grande y hermoso que les produjo transtornos intestinales de los que creyeron no poder salir con vida.

Fueron corriendo la costa de Brasil, pasaron el Río de la Plata, con una tormenta que les derrotó, perdieron de vista a la nao *Capitana*, otra nave se quedó retrasada. Llegaron al paraje de Santa Cruz.

*«El Capitan Juan Sebastián habló a los otros capitanes y les dijo que sería bien que entrasen en el dicho río y esperasen ahí al Capitán General y a Martín de Valencia».*

## URDANETA

### URDANETAREN KONTAKIZUNA

#### LOAISA – ELKANOREN ESPEDIZIOA

G

Garai hartan Villafranca de Oria –gaur Ordizia– jaio zen Urdanetak Ternuako bidea jarraitu izan balu, oso bestelakoa zatekeen haren bizitza eta anonimaturik osoenean galduko zen. Beste bidea hartu zuen hark, abenturarena, eta horregatik Indietako Kontseiluaren aginduz idatzi zuen «*de la Armada e viaje que llevó el Comendador Loaisa a los Malucos*», 1537ko urtarrilaren 26an Valladoliden aurkeztu zuen obra.

Adierazgarria da izenburua «*La relación que Andrés de Urdaneta hace a vuestra Sacra majestad de la Armada que vuestra majestad mandó para la especería con el Comendador Loaisa el año de quinientos e veinte e cinco*». Elkano hil zeneko bidaia zen, eta Urdanetak sinatu zuen haren testamentua. Harrotasunez, nola ez, hasiko zuen kontakizuna!

#### Irteera

Luzeak izan ziren prestaketak, nabigazioaldi horretan ezinezkoa izango zen hornigaiak eskuratzea eta aurrez dena pentsatu beharra zegoen. Abuztuaren 14an abiatu ziren.

Ekinozio-lerroan itsasontzi portugaldar batekin egin zuten topo hilabete eta erdi nabigazioan zeramatela. Tiroren bat, hitzak, kortesiak... Espainiarako eskutitzak, izan ziren bai gorabeherak! Aurrera egin zuten bidean, aurkako haize, barrealdi eta haize falta eta guzti.

Urriaren erdialdera ikusi zuten San Mateo irla eta han, ekinozio azpian, ur edangarria bildu zuten. Pinguinoak hil zituzten, arrain handi eta eder bat jan ere egin zuten, baina esteetako gorabeherak eragin zizkien eta bizirik ez zirela irtengo uste izan zuten.

Brasilgo kostaldean aurrera egin zuten, Rio de la Plata igaro eta menpean hartu zituen ekaitz batean *Capitana* itsasontzia begien bistatik galdu zuten, beste itsasontzi bat atzean gelditu zen. Eta Santa Cruz deritzon parajera heldu ziren.

## El paso del estrecho

Juan Sebastián Elcano, el único que una vez había pasado anteriormente por aquellos parajes en busca del Estrecho. Hubo consejo de capitanes en la nao de Elcano. Eran conscientes de que iban retrasados para pasar el Estrecho. Optaron por dejar en una isla bajo una cruz una carta de aviso indicando que seguían adelante hacia el puerto de las sardinas para hacer leña y aguada. La obsesión era pasar el Estrecho, ese estrecho terrorífico cuya sola vista en los actuales mapas asusta, porque es parecido a un laberinto, ¿Por qué no dejar la palabra a Urdaneta?

Los capítulos entresacados por interés de un Loaisa —fueron presentados en Madrid el 4 de enero de 1540 en un pleito— se cierran con la muerte del Comendador Loaisa, al que sucedió por Capitán general, por una hora el ya enfermo y moribundo Elcano.

## Itsasarteko igarobidea

Juan Sebastian Elkano zen Itsasartearen bila paraje haietatik barrena lehendik ibilia zen bakarra. Elkanoren itsasontzian kapitainen batzarra egin zen, kontziente ziren Itsasartea igartzeko berandu zebiltzala. Uharte batean, gurutze baten azpian, ohar-eskuti bat uztea erabaki zuten, esanaz aurrera zihoazela sardinen uharteetara sutako egurra egin eta ura hartzera. Itsasartea igarotzea zen obsesioa, gaur egungo mapetan ikusi hutsak izua sortzen duen pasabide hura zeharkatzea, labirinto baten antzekoa baitzen. Baina, utz diezaiozun Urdanetari hitz egiten!

Loaisaren interesen arabera aukeratutako kapituluak —Madrilen auzi batean aurkeztu ziren 1540eko urtarrilaren 4an— Loaisa Komendadorearen heriotzarekin ixten dira. Gaixorik eta hil zorian zen Elkanoren oinorde izan zen Loaisa ordu batzuetan kapitain jeneral gisa.

*«Un domingo por la mañana, pensando que entrábamos en el Estrecho fuimos a encallar con las cuatro naos en una entrada de un río, obra de cinco o seis leguas del Estrecho, donde nos hobiéramos de perder todos. Envió Juan Sebastián su esquife adentro del río a ver si era el Estrecho con ciertos hombres. E antes que volviesen los dicho hombres, creció la marea e salimo a la mar larga con las naos. E como vimos que tardaba el esquife, fuimo a luengo de la costa e reconocimos el Cabo de las once mil vírgenes, que es en el Estrecho, e a la tardecida surgimos de dentro del Cabo de las once mil vírgenes. Y estando allí surtos, levantó ala media noche tan gran viento e tormenta, que guarraron todas las cuatro naos hasta junto a tierra; e tanto recreció el viento, que dimos con la nao de Juan Sebastián del Cano. Yo iba a través de la costa e al salir en tierra ahogaronseos nueve hombres e los otros salimos medio ahogados. A Dios misericordia, al otro día siguiente hubo tan gran tormenta, que quebró toda la nao y echó la mar muchas pipas de vino e mercaderías que había en la nao por la playa, y el pan se perdió todo.*

*Pasada esta dicha tormenta, que sería mediado enero de quinientos e veinte e seis, entró Juan Sebastián en la nao de Pedro de Vera para meter las naos que quedaban dentro del Estrecho, e yo e otros fuimos con él. E antes que embocásemos dentro de una boca estrecha, diónos viento contrario muy grande, que fue el jueves siguiente, del sudeste, que pensamos perdernos, e a la media noche perdimos todas las naos los bateles e salimos con la nao de Pedro de Vera a la mar larga, a Dios misericordia.*

*El viernes siguiente abanzó el tiempo e, como pasó la tormenta, tornamos a entrar en el Estrecho e pasamos más adelante que primero, y entramos por un boquerón adelante, que tenía de largura poco más o menos obra de un tiro de pasamuro e de anchura dos tiros de piedra y en entrando dentro hace gran anchura. E por la parte de Nordeste vimos las carabelas surtas en una bahía grande que hace allí. Recebimos muy gran placer en ver las carabelas, porque las teníamos por perdidas, y en tierra vimos gente, que eran patagones. E como nos llegamos adonde estaban las carabelas, enviaron el esquife de la nao de Pedro de Vera en tierra, e ido allá, trayeron un patagón a la nao en el esquife, al cual le dieron de comer y beber vino e le dieron otras cositas con que holgó mucho, en demás con un espejo, que, como vio su figura dentro, el estaba tan espantado que era cosa de ver las cosas que hacía. También le amostraron oro y plata, más no hizo miramiento ninguno. El era grande de cuerpo e feo e traía vestido un pellejo de cebra y en la cabeza un plumaje hecho de plumas de avestruces, y su arco y unas abarcas en los pies. E como vio que se hacía noche, aseñaló que le llevasen a tierra.*

*El otro día siguiente me enviaron por otros cinco compañeros por tierra a mí adonde estaba Diego de Covarrubias, factor general, con la gente de la nao que se perdió, para que juntasen todas las mercaderías e vinos e artillería e munición e jarcia, e tuviesen prestos para cuando las carabelas fuesen por ellos e por la gente. E así como desembarcamos en tierra, luego acudieron los patagones a nosotros e nos pidieron por señas de comer e de beber, a los cuales dimos de la mochila que llevábamos, e fuimos a ver las estancias que tenían y eran hechas de pellejas de cebras a manera de chozas e allí tenían sus mujeres e hijos; e cuando quieren ir a otra parte, cogen sus pellejas e echan a las mujeres a cuestras y ellos con sus arcos y flechas y se van. Unos diez de ellos nos siguieron un día e medio, hasta que vieron que se iban acabando las mochilas e después se tornaron e nosotros tardamos hasta donde estaba la nao perdida cuatro días, aunque al tercero día pensamos perecer de sed y con las nuestras orinas nos remediamos hasta que hallamos agua.*



*El mismo día que llegué donde estaba la gente de la nao perdida, entraron por el Cabo de las once mil Vírgenes la nao Capitana y San Gabriel y el patache. Dios sabe cuánto placer recibimos, porque las teníamos por perdidas, ecepto el patache. Así como el Capitán general vio la nao perdida en la costa, envió el patache a saber qué cosa era; e como supo aquella nao se había perdido, no se quiso detener ahí más e fue adentro del Estrecho, adonde estaban las otras naos. Y en llegando allá, mando a Juan Sebastián del Cano y el patache y el batel de la nao San Gabriel adonde nosotros estábamos para que recogiese su gente y todo lo que se había escapado de la nao perdida.*

*Luego incontinentemente, como vino Juan Sebastián con los navíos, comenzamos a embarcar cuanto ahí había en las carabelas y, en acabando de cargar, levantó un viento muy recio, que nos fue necesario de levantar con las carabelas, dejando el patache y el batel en un arroyo metidos e con la carabela de D. Jorge Manrique entramos hacia el Estrecho y la otra carabela de D. Francisco de Hoces corrió fuera del Estrecho la costa hacia el Sur hasta cincuenta e cinco grados e dijeron después cuando tornaron que les parecía que era acabamiento de tierra.*

*Con esta mesma tormenta dio la nao Capitana en seco y estuvo casi perdida y desamparada del Capitán general e de toda la gente, ecepto del maestre e de los marineros. Y estando nosotros surtos junto del boquerón estrecho, vimos salir la nao de Pedro de Vera, e por más que le capeamos no quiso llegar a nosotros antes se salió fuera del Estrecho, al cual nunca más vimos; e así mesmo se salió fuera de la nao San Gabriel donde venía el dicho D. Rodrigo, porque ya el Capitán general le mandó tornar a su capitania; e como le capeamos, luego vino e surgió donde nosotros estábamos, que era en un puertecico bueno.*

*El otro día siguiente salió por el mesmo Estrecho la nao Capitana, que habiendo hecho mucha echazón e saliendo la mayor parte de la gente en tierra, alijó la nao e quedó en flote, e así el maestre con algunos marineros sacó la nao más afuera e así tornó a embarcar el Capitán general con su gente y embarcado salieron fuera del boquerón e surgieron en la mitad de la canal, donde concertaron que tornásemos al río de anta Cruz a aderezar e remediar la nao Capitana, por cuanto estaba muy mal tratada de los golpes que dio en tierra e hacía mucha agua, e así con este acuerdo salimos fuera del Cabo de las once mil Vírgenes dejando al patache y al batel de la nao San Gabriel dentro del arroyo.*

*Obra de quince leguas del Cabo de las once mil Vírgenes, yendo para el río de Santa Cruz, mandó el Capitán general a D. Rodrigo de Acuña, que volviese atrás adonde estaba el patache y cobrase su batel, porque el tiempo iba abonanzando; y dijese al Capitán del patache como íbamos a Santa Cruz e que lo más presto que pudiese viniese allá. Respondió el D. Rodrigo al Capitán general que cómo quería su merced que con tal tormenta se tornase allá a perderse. Todavía dijo el Capitán general que era necesario que volviese a cobrar su batel, porque no había eles. Y el D. Rodrigo dijo que por qué le quería mandar su merced ir adonde él no quería. Y todavía hubo de ir, el cual fue y tomó su batel que le dieron los del patache y con tanto se fue por donde quiso, que nunca le vimos más.*

*El patache vino dende a obra de veinte días al dicho río de Santa Cruz estando nosotros adobando la nao Capitana, que pasamos muy grandes trabajos por ser invierno e andábamos en el agua trabajando. Hallamos a la nao Capitana tres brazas de quilla quebradas e remediamos lo mejor que podimos, primero con tablas e después con unas planchas de plomo, porque teníamos muy buenas mareas porque hacía cinco brazas a las aguas vivas, e por el consiguiente aderezamos las carabelas y el patache e hicimos nuestra aguada e leña. En este río matábamos mucho pescado en gran cantidad con un chinchorro que teníamos; e cada día, como comenzaba a baciarse la marea, quedaba mucho pescado encallado en tierra e tomábamos.*

*En este río, en una isleta, salían al sol lobos marinos cada día e como lo sentimos fuimos ala, obra de treinta e seis hombres repartidos en seis partes, seis hombres para cada lobo. E como desembarcamos fuimos a ellos e por la playa que íbamos a los lobos, hallamos tantos patos sin alas, que no podíamos romper por ellos, e dimos todavía sobre los lobos que estaban en tierra; e sobre llevar ganchos para les asir e porras e alabardas e lanzas para matar, nunca podimos matar ninguno, ecepto uno que estaba enriba de todos los otros duemiendo e quebramos todas las armas e aparejos que llevábamos. Abrimos a este lobo que matamos y hallámosle en el buche muchas piedras e tan grandes e mayores como la mano e muy lisas, que nos pareció a todos que las habían deshacer. Este lobo tenía tanta carne como un buey en los cuartos delanteros, y en los traseros casi no tenía nada. Comimos el higado los cazadores, y los más de los que comimos, nos deshollamos dende la cabeza hasta los pies.*

*Partimos de este dicho río de Santa Cruz después de aparejadas las naos para el Estrecho y entramos por él hasta unas isletas que están más adelante, de donde dio en seco la Capitana. Y estando surtos en una isleta, tomó fuego en la nao Capitana una caldera de brea e comenzó encenderse la nao, que*

*por el poco no nos quedamos con ellas. Mas con el ayuda de Dios, con la buena diligencia que se puso, matamos el fuego Más adelante de estas isletas encallamos en un herbazal, porque erramos la canal; más luego la sacamos, porque la mar era como un río manso. De aquí a adelante hallábamos muy buenos puertos de la banda del Norte y buenos surgideros e hay muchas sierras muy grandes y todas estaban nevadas, y había mucha arboleda, y entre ellos hay una manera de árboles que la hoja es como el laurel, que su corteza tiene el mismo sabor de la canela; e también hay muchos mejillones en gran cantidad y están todos llenos de aljófara. En este dicho Estrecho murió el dicho factor Diego de Covarrubias.*

*Desembocamos el Estrecho por el mes de mayo de quinientos e veinte e seis la nao Capitana e las dos carabelas y el patache, e den a pocos días hubimos muy gran tormenta, con la cual nos desderrotamos los unos de los otros, que nunca más nos vimos. E con los grandes mares que había, abrióse la nao por muchas partes, como estaba muy a tormentada que nos hacía mucha agua en gran manera, que con dos bombas a malas penas nos podíamos valer, e cada día pensábamos de anegar; e por otra parte acortaron el mantenimiento por causa de muchos hombres de la nao que se perdió haber entrado en ella. E así por una parte trabajar mucho e por el otro comer mal, pasamos mucha miseria e algunos perecían, entre los cuales perecieron mt el contador Tejeda e Rodrigo Bermejo, piloto de la dicha nao.*

*A treinta días de julio murió el Capitan general frey García de Loaisa. E vista una provisión secreta de Su Majestad, fue jurado por Capitán general Juan Sebastián del Cano, el cual proveyó a un sobrino del dicho Loaisa por Contador general, por cuanto estaba vaco, e a Martín Pérez del Cano por piloto e a Hernando de Bustamante de Contador de la nao, que también estaba vaco por la muerte de Iñigo Ortiz de Perea.*

*La cual dicha relación firmada del dicho Andrés de Urdaneta, de que sacaron los dichos capitulos, esta en poder de mi Joan de Samano, secretario de Sus Majestades».*

## Urdaneta como narrador

Tiene su gracia como narrador Andrés de Urdaneta. Todo su interés se centra en la acción, en la puntualidad de lo narrado. El protagonismo del relato se lo llevan los elementos; el viento, el frío, la tormenta; y en menor grado, con sobriedad muy vasca, los hombres que hacían frente a todo. Nada hay de lirismo, de descripción del paisaje, de dramatismo literario. Épica es la acción, no el relato.

Dirá de los patagones que son feos, ¡raro adjetivo!. El mar, los pingüinos y lobos marinos, las nieves y arboledas, los ríos y puertos naturales son tratados con laconismo. Tienen mayor peso la pesca al chinchorro, la recuperación tan importante de naos y aun de bateles. Ni siquiera las muertes o las defecciones le excitan. «Murió», «se anegaron», «no los vimos nunca más». En algunos momentos vivió la angustia del final, que lo describe con la palabra perderse, y en esos momentos brilla como un relámpago el recuerdo de Dios con una expresión inusual: *A Dios misericordia*.

## Del relato de la expedición de Juan de Ladrillero

Cuando años más tarde (1557) repita la gesta Juan Ladrillero, encontraremos en su Relación, las mismas tierras, y padecerá parecidos trances. En su Relación, por cierto firmada por el escribano Miguel de Goizueta, describe morosamente tierra y gentes, las «refriegas infernales» de vientos que bajaban de los cerros y «nos hacían ser santiguadores y aun decir las letanías». En uno de estos trances, un 13 de enero, el vendaval rompió un cable, «en quien después de Dios confiábamos». Pareció el final.

## Urdaneta kontalari

Grazia badu Urdanetak kontalari moduan. Ekintzetan oinarritzen da eta zehaztasuna du hark kontatutakoak. Kontakizunean protagonistak elementuak dira: haizea, hotza, ekaitza; eta maila txikiago batean, oso euskaldunona den soiltasun batez, den guztiari aurre egiten zioten gizonak. Ez du lirismorik, ez paisaiaren deskribapenik, literaturan usu den dramatismorik. Ekintza da epika, ez kontakizuna.

Itsusiak direla esango su patagoniarrez. Kalifikatzaile bitxia! Motz eta labur aipatzen ditu itsasoa, pinguinoak, itsas lehoiak, elurteak eta zuhaiztiak, ibaiak eta portu naturalak. Txaneleko arrantzak, itsasontziak nahiz batelak berreskuratzeak garrantzi eta pisu gehiago du. Ez dute aztoratzen, ez heriotzak ez huts egiteek. «Murió», «se anegaron», «no los vimos nunca más». Zenbait unetan amaieraren larria bizi izan zuen, «galtzea» hitzaren bidez adierazten du, eta orduantxe tximista batek bezala argizatzen du Jainkoaren oroitzapena, ohikoa ez den esamoldez: Jainkoarren, errukia!

## Juan Ladrilleroren espedizioaren kontakizunetik

Urte batzuk gerora Juan Ladrillerok balentria errepikatu zuenean, haren *Relación* lanean lurralde berak aurkituko ditugu, eta antzeko larrialdiak sufrituko ditu. Haren *Relación* hartan –bide batez esan dezagun, Miguel Goizueta eskribauak sinaturik zegoen– lurraldeak eta jendeak lasaikiro deskribatzen ditu, muinoetatik jaisten diren haize «refriegas infernales» haiek «nos hacían ser santiguadores y aun decir las letanías». Larrialdi horietako batean, urtarilaren 13an, haizeteak kable bat eten zuen, «en quien después de Dios confiábamos». Bukaera zirudien.



«Viendo inminente –dice la Relación– el peligro a la muerte, algunos con voz alta pedían a Dios misericordia y perdón de sus pecados, en tal manera que no nos entendíamos unos de otros con tales voces de ruido de viento que hacía. El Capitán con alta voz dijo: —Ea, hermanos, encomendémonos a Dios e recibamos la muerte con paciencia en pago de nuestros pecados; que Dios nos hizo, nos puede deshacer. Haga El lo que fuere servido de nosotros. Encomendémonos a El callando porque nos entendamos, el Credo en la boca y las manos al remedio...»

¡Qué hermosa expresión en tal trance! No menos bella es la descripción que hace el mismo autor de la Costa del Mar Océano desde el Sur de Valdivia hasta el Estrecho de Magallanes inclusive. No oculta su asombro ante las serranías nevadas del Estrecho, sus imponentes aludes y sus temidos icebergs, entonces sin nombre. Pone en guardia al navegante para que vaya alejado de la costa.

«Porque hay muchas partes donde cae tanta nieve, que las tierras tienen sobre sí cinco y seis y siete y ocho y diez líneas de nieve y mas y menos y, según parece, debe de estar recogida en muchos tiempo, y cuando la sierra está muy cargada de ella, quiebra la nieve y viene rodando haciéndose pedazos a cien estados y docientos y trecientos y mil y más y menos, y viene con gran ruido a manera de truenos por la sierra abajo y da en el brazo o canal gran multitud de ella en pedazos como naos y como casas y casi tamaños como solares y menores y de seis y de siete y de ocho estados de ella en el agua, y son tan duros como una peña, que, ni hubiera fortaleza ni otra cosa de edificio, que no lo echasen por tierra y en el fondo. Y como los brazos son muy hondables, muchas veces van los navios junto a la tierra donde les podría venir gran daño, que en parte ví. Que con tener una canal legua y media de ancho y tan hondable que no se podría hallar fondo en ella aunque echasen mil brazas de cordeles, y en legua y media no podíamos pasar con un bergantín sin topar con aquellos pedazos. Andaban en medio del agua como islas, que algunas tenían tres y cuatro estados debajo del agua y otros tantos encima de ella. Y esto es apartados de la mar y de las bahías por las canales que de ellas se apartan, la tiran adentro hacia las cordilleras. Y doy este aviso porque a mí me hubiera de burlar yendo en un navío, no yendo avisado de ello».

A Urdaneta, que pasó el terrorífico Estrecho, le retuvo el Pacífico. En las islas del Maluco se quedó unos diez años, defendiéndose contra portugueses, con su paisano, Martín Iñiguez de Carquizano. Volvió a España vía Lisboa, de donde pudo escapar. No así los interesantes papeles que traía con relación de su navegación y de derroteros. Dio cuenta de todo en el Consejo de Indias y zarpó para nueva España (México), donde ingresaría en la Orden de San Agustín en 1553. La Historia lo llamará a comparecer de nuevo con otra gesta asombrosa, el viaje de Tornavuelta.

Huraxe bai adierazpide ederra, halako larriune batean! Aipa dezagun ez zaio edertasunik falta egileak berak *Costa del Mar Oceano* lanean, hasi Valdiviatik eta Magallanes itsasarteraino –biak barne– egiten duen deskribapenari ere. Ez du harridurarik ezkutatzen Itsasarteko mendilerro elurtuen, elur-jauzi izugarrien eta –artean izenik gabeko– izozmendi galanten aurrean. Erne jartzen du nabigatzailea, kostatik aparte joan dadin.

Urdanetak Itsasarte ikaragarria igaro zuen, baina Ozeano Bareak geldiarazi zuen. Molukak uharteetan hamar bat urte gelditu zen, portugaldarrei aurre egiten, bere herritar Martin Iñiguez Karkizanorekin. Lisboatik barrera itzuli zen Espainiara, ihes egitea lortuta. Ez zituen gorde, ordea, nabigazionario eta itsasbideei buruz zekarzkien paper interesgarriak. Horren guztiaren berri eman zuen Indietako Kontseiluan eta Espainia Berrirantz (Mexikora) itsasoratu zen, eta han Agustindarretan sartu zen 1553an. Historiak, alabaina, beste balentria handi batera deitu zuen, Tornavuelto bidaiara.

## LA TORNAVUELTA

### El viaje de ida y vuelta de México - Filipinas - México de Fray Andrés de Urdaneta

Con todo, la gesta náutica de mayor relieve, tras la de Elcano, es la del guipuzcoano Fray Andrés de Urdaneta, el mismo que pusiera su firma en el testamento de Elcano en 1526 y que profesara en la Orden Agustina en México el 20 de Marzo de 1553.

El había adquirido gran experiencia de vientos, mareas y hasta lenguas, en el transcurso de diez años en el Pacífico. Convertido ahora en retirado maestro de novicios, se enteraba con pena de los fracasos estrepitosos de varias Flotas enteras en su intento de buscar el viaje de retorno desde Filipinas a México, único modo de asegurar la conservación de aquella lejana perla –7.000 islas– de la Corona en el lejano Oriente.

#### Un viaje de ida sin retorno

En efecto, la expedición de García de Loaisa (1525), que murió en el empeño, lo mismo que Elcano, abrió el camino para la anexión de las Molucas, Palaos y Filipinas, pero pasarían muchos años antes de regularizarse el viaje de retorno. Los fracasos totales de Saavedra, Grijalva y Villalobos, dejaban pendiente la hazaña del retorno, que tanto preocupó a los virreyes de México a Mendoza y Velasco.

Tras el fracaso de Villalobos (1542) con sus 370 hombres, y de las dos nuevas intentonas de Bernardo de la Torre e Iñigo Ortiz de Retes (1544-5) parecía cerrada la posibilidad de vuelta y se paralizaba la expansión desde México.

#### Elogioso retrato de Urdaneta

El renombre de Urdaneta llegó a oídos del Rey. No es extraño. El Cartujo Esteban de Salazar en sus *Discursos sobre el Credo* (Barcelona 1591) nos brinda un inusitado elogio del guipuzcoano convertido en agustino en el que no se sabe si brilla más su religiosidad y modestia o sus dotes de cosmógrafo y navegante. Dice así.

*«Pero el religiosísimo Padre Fray Andrés de Urdaneta, de la misma Orden del Bienaventurado Don Agustín (de cuya religión y santidad no se puede decir en breve, que de su valor y hazañas militares libro anda particular), uno de los que descubrieron y pasaron el Estrecho de Magallanes y dieron la vuelta al mundo, prometía con tanta deliberación la vuelta desde las Filipinas a la Nueva España, que, con ser hombre medidísimo en hablar, solía decir que él haría volver, no una nave, sino una carreta, como con efecto lo hizo. Al fin, como en el arte náutica hiciese ventaja a cuantos a la sazón vivían y se le diese tanto crédito por su cualidad, virtud y erudición e ingenio, que fue tanto que añadió aquel viento a la aguja que con vocablo indiano los marineros llaman huracán, los cuales creen, que cuando él sopla, que soplan todos los treinta y dos vientos de la aguja, no corriendo más de una sólo cuyo rumbo va haciendo el caracol de polo a polo y por eso sopla de todas partes y es tan violento haciendo remolino».*

## ITZULERA

### Anaia Andres Urdanetaren joan-etorria Mexiko - Filipinak - Mexico

Hala ere, Elkanorenaren ondoren, garrantzirik handieneko itsas balentria Anaia Andres Urdaneta gipuzkoarrarena da, 1526an bere sinadura Elkanoren testamenduan jarri eta 1553ko martxoaren 20an Agustindarretan profesia egin zue-narena.

Esperientzia handia lortu zuen, Ozeano Barean hamar urtean zehar, haize, itsasaldi eta legoetan. Nobizio-maisu erretiratu bilakaturik, penaz jakiten zituen zenbait ontzidiren porrot zalapartatsuak, Filipinetatik Mexikora itzulerako bidaia aurkitu nahian gertatzen zirenak; beste modurik ez baitzuten Ekialde Urrun hartan Koroaren perla haren –7000 uharteren– zaintza ziurtatzeko.

#### Itzulerarik gabeko bidaia

Hain zuzen ere, Garzia Loaisaren espedizioak (1525), Elcano bezala, saiakera hartan hil bazen ere, Molukak, Palau eta Filipinak uharteen arteko anexioa egiteko bidea ireki zuen, baina urte asko pasa ziren itzultzeko bidaia erregularizatu baino lehen. Saavedra, Grijalva eta Villalobosen erabateko porrot galantek egiteke uzten zuten itzulerako balentria, Mexikoko Mendoza eta Belasko erregeordeak hala kezkarazi zituenak.

Villalobosek 370 gizonekin izandako porrotaren ondoren (1542), eta Bernardo de la Torre eta Iñigo Ortiz de Retesen beste bi saioaren ostean (1544 5), galduak ziruditen itzulerako aukera guztiak, eta Mexikoko hedapena geldiarazia.

#### Urdanetaren goratarrezko erretratua

Erregearen belarrietara iritsi zen Urdanetaren sona. Ez da harritzekoa. Esteban Salazar kartusiarrek bere *Discursos sobre el Credo* (Barcelona 1591) lanean ezohiko goratarre bat eskaintzen digu agustindar bilakatutako gipuzkoarrari eskainitakoa, non ez baita jakiten haren erlijiozkotasunak eta apaltasunak, edo, kosmografo eta nabigatzaile dohai-nak egiten duen distira gehiago. Honela dio:



¿Quién iba a pensar que en unas glosas al Credo de un cartujo íbamos a encontrar este sustancioso y completo elogio del tesonero goiherritarra, medidísimo en hablar cuanto sapiente, quien, ante la dificultad aun no vencida, prometía traer desde Filipinas a México, no una nave, sino una carreta?. Que no eran baladronadas fantasiosas las suyas nos lo demuestra el hecho de que sus palabras, promesas llegaron, a través del virrey de Nueva España, a Felipe II. Cuál no sería el asombro del escondido maestro de novicios y alejado ya de aventuras náuticas, cuando recibió una carta del mismísimo Rey!

*Devoto Padre fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de San Agustín. Yo he sido informado que vos, siendo seglar, fuisteis con el Armada de Loaisa y pasasteis el Estrecho de Magallanes y a la Especería, donde estuvisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque ahora habemos encargado a D. Luis de Velasco, nuestro virrey en esa Nueva España, que envíe dos navíos al descubrimiento de las islas del Poniente hacia las Malucas y les dé orden en lo que han de hacer conforme a la instrucción que se le ha dado; y según la mucha noticia que vos diz que teneis de las cosas de la navegación de tierra y entender como entendéis las cosas de la navegación de ellas y ser buen cosmógrafo, sería de grande efecto que vos fuédes en los dichos navíos, así por lo que toca a la navegación como para el servicio de nuestro Señor. Yo vos ruego y encargo que vayais en los dichos navíos y hagais lo que por el dicho nuestro virrey vos fuere ordenado, que, demás del servicio que haréis a nuestro señor, seré yo muy servido y mandaré tener cuenta con ello para que recibáis merced en lo que hubiere lugar. De Valladolid a 24 de Septiembre 1.559 años.*

*Yo el Rey.*

*Por mandado de S.M., Francisco de Eraso.*

En Valladolid está firmada la carta. Por Valladolid pasó Urdaneta antes, más de veinte años cuando retornó en 1536, tras haber pasado en las islas del Pacífico diez años desde la expedición de García de Loaisa en 1525. Había llegado vía Lisboa, donde le arrebataron sus valiosas cartas de navegación y de donde huyó a escondidas, amenazado de cárcel.

En Valladolid había él comunicado a la Corte lo que nadie le pudo arrebatarse: sus conocimientos y noticias sobre el descubrimiento de la ruta del Maluco y de Nueva Guinea. Pero el Emperador estaba en la jornada de Túnez y La Goleta y sus noticias cayeron en un ambiente en que, al faltar el patrón, pesaba poco el marinero. Aburrido de inútiles dilaciones, Urdaneta tornó a México.

Es verdad que el virrey D. Antonio de Mendoza quiso nombrarle General de la Armada que preparaba para las islas del Poniente, en sustitución del Adelantado de Guatemala Pedro de Alvarado, quien se acababa de despeñar con su caballo en Jalisco. Mas Urdaneta dio un viraje inesperado a su vida y tomó el hábito agustino en México en 1553.

### El viaje a las islas del Poniente

Ahora era el Rey quien le rogaba y encargaba que embarcase de nuevo, sabedor de la información que poseía sobre aquellas lejanas islas, de los conocimientos que tenía sobre navegación por aquellos parajes, «y ser buen cosmógrafo».

La Empresa revestía un interés científico y geográfico, era del servicio del Rey, quien le prometía merced por su ser-

Zeinek uste zuen halako goratzarre mamitsu eta betea aurkitu behar zenik Kredoari kartusiar batek egin zion azalpen batean? Goierriko gizon irmo eta jakintsu bezain hitzetan zuhur horrek eginikoa zen, non artean garaitu gabeko zailtasunen aurrean zioen Filipinetatik Mexikora ez itsasontzi bat, baizik orgatxo bat ekarriko zuela. Harenak harropuzkeriak ez zirela honengatik dakigu: Nueva Españako erregeordearen bidez iritsi zitzaizkiolako Felipe II.ari hitz eta agintzariorok. Handia izango zen ezustekoa, nobizio-maisu ezkutatu eta nautikako abenturetatik urrutiratu hark hartu zuena, Erregearen beraren eskutitza jasotzean!

Valladoliden sinatua dago eskutitza. Valladolidetik pasa zen Urdaneta hogei urte lehenago, 1536an, Garzia Loaisaren 1525 espediziotik Ozeano Bareko uharteetan hamar urte igarota itzuli zenean. Lisboatik barrena iritsi zen, bere nabigazioko mapa baliosoak kendu eta kartzelaren mehatxutik ezkutuka ihes egin zuen hartan.

Koroari Valladoliden eman zion inork ebatsi ezin zionaren berri: Moluketako eta Ginea Berriko ibilbidea aurkitu izana eta hari buruzko informazioa, hain zuzen. Baina Enperadorea Tunezeko jardunaldian zen; Goleta eta berriek ez zuten oihartzunik izan, nagusia falta denean, marinelek ezer gutxi dezakete. Alferrikako luzamenduez asperturik, Mexikora itzuli zen Urdaneta.

Egia da Antonio Mendoza erregeordeak Mendebaldeko uharteetara joateko prestatzen ari zen Armadaren jeneral izendapena eman nahi izan ziola, Jalisco bere zaldiarekin amildegitik jautsi berria zen Pedro Alvarado Guatemalako Adelantatua ordezkatzeko. Baina, Urdanetak ustekabeko norabidea eman zion bere bizitzari eta Mexikon abitua hartu zuen Agustindarretan 1553an.

### Mendebaldeko uharteetarako bidaia

Orain Erregea berak eman zion berriro ontziratzeke agindua, bai baitzekien urruneko uharte haietako informazioa eta paraje haietako itsasketaren ezaguera bazuela «y ser buen cosmógrafo».

Enpresak interes zientifikoa eta geografikoa zuen, Erregearen zerbitzurako zen eta saria eskaintzen zion zerbitzu ha-

vicio; además, buen cebo para el nuevo fraile, sería para el servicio de Dios, esto es, quedaba investida de finalidad misionera. Comentando esta elección de persona hecho por el Monarca, un coetáneo, el Maestro Grijalva en su Historia de México, escribió:

*«Era el padre Urdaneta tan cabal para el efecto, que ni para la navegación, ni para la guerra, ni para la predicación y fundación de aquellas iglesias, no se pudiera hallar ni desear otro que le igualase».*

El Virrey y el Provincial de la Orden empujaron a Urdaneta a aceptar el reto. En la brújula de su vida de nuevo cambiaba el viento. Urdaneta fue el alma de todos los preparativos y el Virrey secundaba puntualmente todos sus dictámenes.

Empezó por ocuparse de la construcción de dos naves en el puerto de la Navidad, y por su iniciativa y bajo su dirección se construyeron además un galeoncete y un patache. Cuando ya estaba adelantada la construcción de los navíos, se comenzó a pensar en la elección del Capitán general de aquella empresa. Se airearon nombres en repetidas juntas; al fin, por indicación de Urdaneta, el elegido fue su paisano, el zumarratarra Miguel López de Legazpi.

Entre tanto los Agustinos fueron preparando el equipo misionero: Urdaneta, el pamplonica fray Martín de Rada, teólogo, matemático, astrólogo y cosmógrafo notable; fray Diego de Herrera, Fray Andrés de Aguirre, fray Lorenzo Jiménez o de San Esteban, fray Pedro de Gamboa. Muy democráticamente eligieron al que había de ser su superior, fray Andrés de Urdaneta, nombramiento que fue ratificado por el Definitorio de la Orden. Además la audiencia le dio el título de Protector de los Indios. Aún le aguardaban mayores sorpresas.

Una de ellas, el destino de la Flota. Urdaneta soñaba con dirigir la expedición al descubrimiento de Nueva Guinea. Mas en las instrucciones en pliego cerrado que se abrieron en ruta, dispuestas por la Real Audiencia de México, el destino eran las islas Filipinas.

La Flota partió del puerto de la Navidad el 21 de noviembre de 1564. Ambicionando la gloria de ser los primeros, les abandonó pronto el patache *San Lucas*.

El 9 de enero estaban en, las islas de los Barbudos, el 22 llegaban a las de los Ladrones, donde los indígenas vieron con estupor que Urdaneta les hablaba en su lengua, aprendida en sus años pasados en el Pacífico.

El 13 de febrero tocaban en la primera isla de las Filipinas. Más tarde pasarían a Cebú. Estaba cumplido el primer objetivo del viaje, el más fácil por conocido. ¿Y el segundo y más importante, el desconocido, el del retorno?

## El proyecto Urdaneta

Conocemos puntualmente el proyecto del agustino guipuzcoano. He tenido en mis manos las hojas originales, de bellísima caligrafía, en las que Urdaneta razona ampliamente su plan. Es un documento asombroso en el que la pericia y experiencia de Urdaneta en asuntos de mar brilla a gran altura, tanto en las líneas generales como en pequeños detalles.

rengatik. Horrez gain, fraide berriarentzat amu egokia zen, Jainkoa zerbitzatzeko izango zen, hau da, misio-helburua izango zuen. Pertsona bera Erregek aukeratu izanaz Grijalva bere garaikideak *Historia de México* lanean idatzi zuen:

Erregeordeak eta Ordenako Probintzialak bultza zuten Urdaneta erronka hura onartzera. Haizea aldatu zitzaion berriro bere bizitzako iparrorratzean: Urdaneta izan zen presaketa-lan guztien arima, eta Erregeordeak unean uneko irizpen guztietan laguntzen zion.

Lehenik, Navidad portuan bi itsasontzi eraikitzen hasi zen, eta bere ekimenez eta haren zuzendaritzapean galeoitxo bat eta patatx bat ere eraiki ziren. Behin itsasontzien eraikuntza aurreratu samarra zegoela-eta, enpresa hartako kapitain jenerala hautatzeaz pentsatzen hasi ziren. Behin eta berriz bildu eta zenbait izen proposatu ziren; azkenik, Urdanetak esanda, Zumarragako bere herritar Miguel Lopez Legazpi aukeratu zuten.

Bien bitartean, Agustindarrak beren misiolari-taldea prestatzen ari ziren: Urdaneta, anaia Martin Rada iruindarra, teologo, matematikari, astrologo eta kosmografoa; anaia Diego Herrera, anaia Andres Agirre, anaia Lorenzo Jimenez edo San Estebangoa eta anaia Pedro Ganboa. Oso demokratikoki aukeratu zuten beren nagusi izango zen anaia Andres Urdaneta, Ordenako Definitorioak berretsitako izendapena. Audientziak Indioen Babesle titulua ere eman zion. Hamaika ezusteko ikusteko zegoen!

Besteak beste, Ontzidiaren helmuga. Urdanetaren ametsa zen espedizioa Ginea Berria aurkitzera eramatea. Baina, bidean ireki ziren plegu itxiko aginduetan Filipinetako uharteak ziren helmuga, Mexikoko Errege Audientziaren aginduz.

Ontzidia 1564ko azaroaren 21ean abiatu zen Navidad portutik. Bidaian, lehenak izateko irritsak eraginda, *San Lukas* patatxak ihes egin zien.

Barbuda uharteetan zeuden urtarrilaren 9an, eta Lapurren uharteetan 22an, non bertakoak han harri eta zur eginda ikusi zuten Urdanetak beren hizkuntzan hitz egiten ziela, Ozeano Barean iragandako urteetan ikasitakoan.

Otsailaren 13an ukitu zituzten Filipinetako lehen uharteak.

Beranduago iritsi ziren Cebura. Bidaiaren lehen xedea egina zegoen, errazena bestalde, ezagunena zelako. Eta bigarrena eta garrantzizkoena, ezezaguna, itzulerakoa?

## Urdanetaren proiektua

Zehatz-mehatz ezagutzen dugu gipuzkoar agustindarraren proiektua. Eskuetan izan ditut kaligrafia ederrez idatzitako orriak, jatorrizkoak, Urdanetak egitasmoa luze-zabal adierazten dituenekoak. Dokumentu harrigarria da, non Urdanetak itsasoko gaietan duen trebetasuna eta esperientzia, gauza orokorretan bezala xehetasunetan, goi-mailetan egiten baitu distira.



Comienza ocupándose de los astilleros en que se construían los barcos. El puerto de la Navidad era malsano, con escasa población en torno, alejado de México y Veracruz. Convenía mudar los astilleros a otro puerto. Aunque a los oficiales se les pagaba bien, rehusaban ir a la Navidad por razones de salud, por escasez y carestía de víveres, (vino, aceite, etc...) Los marinos igualmente enfermaban antes de embarcar o embacaban enfermos y morían en la travesía. Urdaneta se inclinó por el traslado al puerto de Acapulco, grande, sano, seguro de buenas pesquerías y de buenas aguas y abundante en madera, y ser «*tierra razonablemente poblada*», y más próximo a México, a Veracruz y a Teguantepec. La geografía mexicana es bien conocida por Urdaneta.

Aun con las posibilidades y ventajas naturales de Acapulco, era precisa mano de obra competente. Pocos de los naturales se aplicaban a aprender oficios, como los de carpintería, calafateados, cordonería, tornería, herrería. Urdaneta propone que se compele a «*mancebos que andan hechos vagamundos*» a que los aprendan, especialmente a mulatos, mestizos y negros, e incluso que se enseñe oficios a los esclavos negros comprados por la Real Hacienda.

Desde España había de proveerse de armas ofensivas y defensivas, de pólvora, salitre, azufre, coseletes, morriones, cotas de malla, cables y jarcias, brea, pez, alquitrán, lonas para velas, pernos, clavazón y hierro en cantidad.

En México comenzó a darse bien el cáñamo, pero se había perdido por falta de destino y convenía se enviase semilla. La pita, una planta indígena que suple al cáñamo, era preciso plantarla a Poniente.

De España habían de venir cartas de marear, agujas, ampolitas, hilo de velas, agujas, astrolabios, ballestillas, y hasta sería conveniente que viniese a residir en México persona diestra en hacer cartas de marear.

Igualmente habían de venir lombarderos buenos y buena gente de mar, así para mandar las naves como para marear. En cuanto a oficiales (carpinteros, herreros, aserradores, calafates, cordoneros), que solían rehusar ir a los Puertos de Poniente —la costa del Pacífico— Urdaneta propuso que,

*«pagándoles un justo precio a cada uno en su género, pueden ser compelidos a ir a donde sean precisos, lo mismo desde la ciudad de México que desde otras regiones como Nueva Galicia, Guatemala u otras partes de las Indias, extendiendo el principio a los oficiales de las Flotas que vengan a España cuyo servicio se crea necesario en América».*

Por fin, sugería una política de plantaciones de árboles que diesen madera en el entorno de Acapulco. Y tan seguro estaba de su retorno, que sugiere se hagan nuevos navíos, al margen de los que se preparan para la expedición, que estuviesen listos «*cuando nosotros fuéremos de vuelta en esta Nueva España*». Urdaneta es un genio organizador y planificador.

### El problema del retorno

En ello podía tener competidores o imitadores. No así en el punto principal de toda la empresa: el retorno, la travesía del inmenso Pacífico de Poniente a Oriente.

Itsasontziak eraikitzen ziren ontziolez arduratuz hasi zen. Navidadeko portua kaltegarria zen, biztanle urriko ingurunea zuen hark eta Mexiko eta Veracruzetik urruti zegoen. Ontziolak beste portu batera eramatea komeni zen. Ofizialei ongi ordaintzen bazitzairen ere, ez zuten joan nahi izaten Navidadeko portura osasunagatik eta janariak urri bezain garesti zirelako (ardo, olio, etab.). Marinelak berdin gaixotzen ziren ontziratu baino lehen nahiz gaixorik ontziratzen baziren, zeharkaldian hiltzen. Urdaneta Acapulcoko portura lekualdatzearen aldeko agertu zen; handia, osasuntsua, arrantza-leku on segurua zen eta ur onak ez ezik egurretan oparoa baitzen, eta horrez gain «*tierra razonablemente poblada*», Mexiko, Veracruz eta Teguantepec gertu zituen. Mexiko ederki ezagutzen zuen Urdanetak.

Acapulcon ahalbideak eta abantaila naturalak izanda ere, beharrezkoa zuten eskulan trebatua. Bertako langile gutxi saiatzen ziren lanbideak ikasten, hala nola aroztintza, istingaketa, sokagintza, tornugintza edo errementaritza. Urdanetaren proposamena izan zen lanbideak ikastera behartzea «*mancebos que andan hechos vagamundos*» haiek: mulatoak, mestizoak nahiz beltzak, edo Errege Ogasunak erositako esklabo beltzei ere irakasteko lanbideak.

Espainiatik hornitu behar ziren erasorako nahiz babeserako armak, bolbora, nitroa, sufrea, bular-oskolak, buru-babesak, bular-babeski sareak, kableak eta sokateria, brea, bikea, galipota, oihalentzako olanak, bernoak, iltzeteria eta burdina pila.

Mexikon egoki hasi zen kalamu-hazkuntza, baina galdu egin zen, irtenbiderik eman ez zitzaizolako eta komeni zen hazia bidaltzea. Agabea (pita), kalamuaren ordeko landare indigena mendebaldean landatzea komeni zen.

Espainiatik iristekoak ziren itsasaldien mapak, orratzak, anpoilak, kandela-hariak, astrolabioak, baleztatxoak eta, horiez gain, komenigarria zen Mexikora itsasaldien mapak egiten abila zen norbait bizitzera etortzea.

Etortzekoak ziren bonbarda gidari eta itsas jende onak ere, itsasontzien gidaritzan eta itsasaldietan jakitunak. Ofizialei dagokienez (arotzak, errementariak, zerratzaileak, istinkariak, sokagileak), Mendebaldeko Portuetara —Bareako kostaldere— joatea onartzen ez zutenentzat, Urdanetak honako hau proposatu zuen

Azkenik, iradokizun hau egin zuen: Acapulco inguruan zura izateko zuhaitz-landaketak egitea komeni zen. Eta itzuliko zela hain ziur zegoen, non, espediziorako prestatzen ari zirenez gain, itsasontzi berriak egin eta prest egon zitezela iradoki zuen «*cuando nosotros fuéremos de vuelta en esta Nueva España*». Urdaneta abilezia berezia zuen antolatze-eta planifikatze-gaietan.

### Itzulerako arazoa

Lehiakideak edo imitatzaileak izan zitzakeen horretan. Ez, ordea, enpresa osoaren funtsezko puntuan: itzulera, Ozeano Barea, Ekialdetik Mendebalderako zeharkaldia.

«La navegación que, con el ayuda de Dios, a mí me parece que debemos hacer...»

Así inicia esta parte sustancial de su informe, redactado en 1561.

Primero dispone el viaje de ida, el salto de isla en isla, con curiosos datos sobre las mismas, y traza dos planes, a tenor de las posibles distintas fechas de salida, octubre o noviembre y enero.

El segundo supuesto equivalía a ir «*derechamente en busca de Nueva Guinea*», cuya costa ya aparece pintada «*en las cartas modernas que han venido a esta Nueva España*», para acabar llegando a las Filipinas hacia noviembre del año siguiente (1562). Las calmas «*en tiempo de los equinoccios*» era el elemento a evitar. De no poder salir ni en enero, sería necesario esperar a marzo, con otra ruta diversa, acercándose a China y Japón.

En cualquier caso, todos los planes de ida estaban superditados al «*podernos aderezar para la vuelta*» en las mejores condiciones climatológicas, y pudiendo aprovechar el tiempo próspero ya desde las islas de los Ladrones y no desde las Filipinas, aunque fuese preciso llegar a aquellas «*a fuerza de brazos*». Los viejos fracasos están presentes en la mente de Urdaneta: «*Si no hacemos así, podría ser que nos acesciese lo que a los pasados*».

Además de las largas demoras y esperas pudieran, nacer otros inconvenientes: los gusanos que echan a perder las naves; la hostilidad de los portugueses; y otros problemas que Urdaneta con gran penetración psicológica diseña:

«*para estar mucho tiempo entre los naturales de aquellas islas, son algo de mala digestión; y así mismo los españoles, dondequiera que están mucho tiempo, suelen dar ocasiones para durar poco la amistad. Y aunque en todo tiempo, se han de evitar los inconvenientes que nos pueden dañar mucho en este viaje*».

### El paso del Ártico

Urdaneta viejo lobo de mar y zorro de tierra, enseñado por la vida, con su cara quemada por la explosión de un barril de pólvora, es hombre a quien no escapa un detalle. Y no es de la menor importancia el que reserva para el final de su informe: En México se decía que los franceses habían descubierto paso para el Mar de Poniente «*por entre la tierra de los bacallos*». Cartier (1534-6) había llegado a adentrarse en el río San Lorenzo; Chaplain y Brulé tardarían muchos años en adentrarse por el mismo río hasta los lagos Hurón, Michigan y Superior.

¿Eran verdaderas o falsas las noticias que alarmaban a Urdaneta sobre un paso, por el Norte Ártico, a las costas de ambos lados del Pacífico? Él dice que algo sabía de esto el célebre Pedro Meléndez, pero se interesa porque desde España se intente descubrir si es verdad o no, y en el primer caso se procure poblar y controlar aquel paso. No escapa a Urdaneta la importancia estratégica de tal supuesto descubrimiento. Termina aconsejando al Rey el nombramiento de una persona «*plática y experimentada en las cosas de la mar e tierra e celoso del servicio de Dios y de Vuestra Majestad*», que para él pudiera ser Pedro Meléndez.

«La navegación que, con el ayuda de Dios, a mí me parece que debemos hacer...»

Honela hasten du 1561ean idatzitako txostenaren zati nagusia.

Lehenik harantzako bidaiak prestatzen du, uhartez uharte, haiei buruzko ohar bitxiak jasoz, eta bi egitasmo lantzen ditu, irteera data desberdin posibleen arabera, urria edo azaroan eta urtarrilean burutzekoak.

Bigarren aukera «*derechamente en busca de Nueva Guinea*» joateaz, ordurako kostaldea margoturik azaltzen baitzen «*en las cartas modernas que han venido a esta Nueva España*», hurrengo urtearen azaroa aldera Filipinetara (1562) iristeko. Barealdiak saihestu beharrekoak ziren «*en tiempo de los equinoccios*». Urtarrilean ere irteterik ez bazegoen, martxora arte itxaron eta bestelako ibilbide bat hartu behar ko zen, Txina eta Japonera hurbilduko zena.

Nolanahi ere, harantzako bidaiak guztiak balditza bat zuten, ahal zen egoera klimatiko hobereanean egitearena «*podernos aderezar para la vuelta*», eta eguraldi ona Lapurren uhartetik bertatik aprobetxatzea, ez Filipinetatik, nahiz eta uhartea haietara «*a fuerza de brazos*» iritsi behar bazen ere. Lehengo porrotak presente zeuden Urdanetaren gogoan: «*Si no hacemos así, podría ser que nos acesciese lo que a los pasados*».

Atzerapen eta itxarote luze haiez gain, beste eragozpen batzuk sor zitezkeen: arrek ontziak hondatzekoa; portugaldarren etsaigoa; eta Urdanetak sakontasun psikologiko handiz deskribatzen dituen beste arazo batzuk:

### Artikotik igarotzea

Itsasgizon zaildua bezain zuhurra zen lurrean Urdaneta, bolbora barril baten leherketan aurpegia erretako gizon honek ez du xehetasunik galtzen. Eta txostenaren azkenerako utziko du garrantzi txikikoa ez den hauxe: Mexikon esaten zenez, Mendebaldeko itsasoranzko igarobidea aurkitua zuten frantsesek «*por entre la tierra de los bacallos*». Cartier-ek (1534-6) lortu zuen San Lorenzo ibaian aurrera joaten; urte asko pasa ziren Chaplain eta Brulé-k ibai horretan bertan aurrera egiteko, Huron, Michigan eta Superior lakuetara bitartean.

Urdaneta kezkatzeko, Ipar Artikotik barrena Ozeano Barea-ren alde banatako kostaldeetara zihoan igarobide bati buruzko berriak egiak ala gezurrak ziren? Berak dioenez, Pedro Meléndez sonatuak zerbait bazekien horretaz; baina hartaz arduratzen da, Espainiatik egia ala gezurra zen jakin nahi dutelako da, eta, lehena baldin bazen, igarobide hartaz hitz egin eta zaindu egin behar zelako. Urdaneta azkar konturatu zen aurkikuntza horren garrantzi estrategikoaz, eta Erregeari aholkua ematera iritsi zen: norbait izendatu behar zen «*plática y experimentada en las cosas de la mar e tierra e celoso del servicio de Dios y de Vuestra Majestad*»; bere ustez, Pedro Meléndez izan zitezkeen hori.



## La proeza del retorno

Dejamos a Urdaneta en Cebú, al término de la primera parte de su cometido. Una vez allí, una plica secreta lo nombraba jefe absoluto de la expedición de vuelta, con poderes para escoger naos, hombres, fechas y ruta.

Escogió la nao San Pedro y doscientos hombres para la aventura, aprovisionándose de alimentos para ocho meses y de doscientas pipas de agua. Comandaba la nave un nieto de Legazpi, Felipe de Salcedo.

Zarparon el 1 de junio de 1565 hacia tierra conocida, pero hasta entonces inalcanzable. Detrás quedaba Legazpi, su coterráneo –pocos kilómetros separan a sus respectivas villas natales: Zumarraga y Villafranca de Oria, hoy Ordizia–. Legazpi viviría todavía siete años, entregado a la conquista del archipiélago y ganándose el buen nombre de «*el más pacífico de los conquistadores*». Uno y otro tienen sendas estatuas en sus respectivas villas. A principios de este siglo las niñas de la escuela de Zumarraga –me lo contaba y cantaba mi madre– entonaban unas coplas, de las que sólo el comienzo, con su musiquilla, me viene a la memoria.

*Agur, Legazpi,  
zuk nai zenduan,  
Urdaneta, Urdaneta,  
laguntzea.*

Claro es que así cantaban en Zumarraga. Porque parece más exacto que fue Urdaneta el que quiso ser ayudado por Legazpi e influyó en su nombramiento para jefe de la expedición de ida.

A la vuelta se encontró solo. El viaje fue penoso. A pesar de las provisiones de verdura, hizo aparición entre los marinos el terrible escorbuto. Urdaneta tuvo que hacer de fraile, de enfermero y hasta de piloto. Les visitó la muerte en alta mar. Murió uno de sus pilotos y el otro estaba enfermo. Urdaneta dormía poco, porque había de gobernar la nave, anotar rumbos, vientos y escollos.

Por fin, el 18 de diciembre avistaron la isla de San Salvador, la primera tierra de la costa americana de México. Costeando y sin parar en la Navidad, llegó a Acapulco. Tan débiles estaban sus hombres que no pudieron fondear ni izar el ancla.

Era el 8 de octubre. Cuatro meses y ocho días había costado domeñar el Pacífico. La proeza estaba cumplida. Urdaneta había subido hasta el paralelo 42 y había iniciado la ruta que luego durante décadas repetiría el llamado Galeón de Manila.

Se sucedieron fiestas y agasajos en México. El capitán del patache San Lucas, el que había desertado al inicio de la navegación, había dado a entender que habían perecido las otras tres naos. Urdaneta partió para España con despachos de Legazpi y su preciosa experiencia a informar a Felipe II. El Capitán del San Lucas, que abrigaba pretensiones de premio por su fraudulento comportamiento y relato, se vio descubierto.

## Itzulerako balentria

Cebun utzi genuen Urdaneta, bere zereginaren lehen zatia amaitu zuenean. Hara iristean, itzulerako espedizio-buru absolutu bilakatzen du ezkutuko idatzi itxi batek. Ahalmena eman zion horrek itsasontziak, gizonak, datak eta ibilbideak aukeratzeko.

Abenturarako *San Pedro* itsasontzia eta berrehun gizon aukeratu, eta zortzi hilabeterako elikagaiak eta berrehun upelen ur-horniketa egin zuen. Itsasontziaren buru Felipe Salzedo zen, Legazpiren iloba bat.

Lurraldean ezagun baina ordura arte iritsi gabeko hartara 1565eko ekainaren 1ean itsasoratu ziren. Atzean gelditu zen Legazpi, bere herritarra –bien jaioterriak kilometro gutxiko tartek bereizten ditu: Zumarraga eta orduko Villafranca de Oria edo gaurko Ordizia–. Beste zazpi urtez bizi izan zen Legazpi, uhartediaren konkistan guztiz murgilduta, izen on bat eskuratzen «*el más pacífico de los conquistadores*». Biek dute bakoitzak beren herrian estatua bana. Joan den mendearen hasieran Zumarragako eskolaumeek –gure amak nire kontatu eta kantatzen zidan– koplak batzuk abesten zituzten; hona hemen hasiera besterik gogoratzen ez zaidan koplak eta bere musikakoa:

Jakina, horrela Zumarragan abestuko zuten. Zeren eta zehatzagoa dirudi Urdaneta izatea Legazpiren laguntzaile izan nahi zuena eta harantzako espedizio-buru izendapenean eragin zuena.

Itzulerakoan bakarrik aurkitu zen, bidaia penagarri batean. Barazki-hornidurak eginak izan arren, eskorbuto izugarria agertu zen marinelen artean. Urdanetak fraidearena, erizainarena eta pilotuarena ere egin behar izan zuen. Itsaso zabalean harrapatu zituen herioak. Pilotu bat hil, eta gaixorik zegoen bestea. Ez zuen lo askorik egiten Urdanetak, ontzia gidatzean gain, norabideak, haizeak eta uhaitzak idatzi behar baitziren.

Azkenik, abenduaren 18an, San Salvador uhartea begiztatu zuten Mexikon, kostalde amerikarreko lehen lurraldea. Itsasertzetik, Navidaden gelditu gabe, Acapulcora iritsi zen. Hain zeuden marinela akiturik, ez zuten aingurak botatzeko eta jasotzeko ahalik!

Urriaren 8a zen. Ozeano Barea menderatzen lau hilabete eta zortzi egun behar izan ziren. Balentria egina zegoen. Urdaneta 42 graduko paraleloraino igota, gerora hamarkada askotan Manilako galeoiak errepikatu zuen ibilbidea hasia zegoen.

Mexikon jai-giro eta harrera on egiteko egunak ziren. *San Lukas* patatxaren kapitainak, nabigazioa hasi orduko ihes egin zuenak, aditzera eman zuenez, hondoratuak ziren beste hiru itsasontziak. Legazpiren mezuekin eta bere esperientzia preziatuarekin Espainiara abiatu zen Urdaneta, Felipe II.a informatzera. *San Lukaseko* kapitaina denen agerian gelditu zen, sarizatua izango zela uste zuena, bere iruzurrezko jokabide eta kontakizunagatik.

Informado en persona el Rey, Urdaneta, libre de ambiciones terrenales, volvió a México y hasta quiso volver a Filipinas como misionero. Rindió el viaje de la vida con setenta años en México.

Había dado la vuelta al mundo, volvió de España a México, cruzó el Pacífico en ambas direcciones, que era lo fácil, y por una última vez y en doble sentido el Atlántico, que ya era viaje de rutina.

## CRUZAR EL ATLÁNTICO

### Ida y vuelta

#### del General Diego de Alcega (1584-5)

Lo podemos comprobar en el calendario seguido por un hondarribitarra General de la Flota de Nueva España. Hacía tiempo se había llegado a fijar por ley, como ya lo vimos, el desarrollo y calendario de este viaje. Alcega lo cumple rutinariamente. Su relación, escueta y telegráfica, dista mucho de ser un cuaderno detallado de navegación.

Sanlúcar de Barrameda-San Juan de Ulúa era el derrotero del viaje de ida. 11 de junio al 10 de septiembre: tres meses. Cádiz, La Dominica, Mari Galante, Puerto Rico, Ocoa, Santiago de Cuba, San Juan de Ulúa, fue la derrota, con pérdida de naves.

San Juan de Ulúa-Sanlúcar de Barrameda, pasando por La Habana, fue el camino de vuelta, en que emplearon otros cuatro meses, del 19 de mayo al 22 de septiembre del año 1585, con dos navíos de aviso enviados por delante en noviembre y febrero. Su *Relación sucinta* reza así:

#### *Año de 1.585*

*Relación sucinta del viaje de ida y vuelta que hizo la Flota de Nueva España desde el día 11 de junio de 1.584 que salió de San Lúcar de Barrameda hasta 22 de septiembre de 1.585 que se restituyó a él. Fue General de esta Flota D. Diego de Alcega, Caballero de Santiago.*

*De San Lúcar salimos a 11 de junio de dicho año: perdimos la Capitana en el Picacho jueves en la noche a las 9 horas, que fueron 14 del dicho mes.*

*Fuímonos luego a Cádiz perdidos, y tomamos la Almiranta por Capitana, que se señaló a 17 del mes de junio, y tomóse el galeón del Marqués de Santa Cruz por Almiranta, y salimos y fuimos con Dios lunes 25 del dicho mes.*

*Llegamos a Canaria sábado a 7 de julio, porque tardamos hasta allí trece días.*

*Estuvimos en Canaria hasta el lunes de mañana 9 del mes de julio y se echó la Flota a la vela.*

*A la salida de Canaria con tiempo se perdió un navío pequeño de Juan Díaz con toda la gente, que no se supo ninguna nueva dellos.*

*Luego se perdió el batel de Baraona con cinco hombres dentro del batel, que luego se fue con toda la gente y subedió de noche a 11 de julio.*

*Sábado a 4 de agosto se descubrió la Dominica y luego Marigalante a 5 y fuimos a vista sin tomar puerto.*

*Miércoles a 7 de agosto se perdió el navío de Zetín sobre Puertorico.*

*Martes a 14 de agosto llegamos a Ocoa.*

Erregeari zuzeneko informazioa emanda, lurreko handinahirik gabe, Urdaneta Mexikora itzuli zen eta Filipinetara ere itzuli nahi izan zuen misiolaritzara. Hirurogei urte zituela amaitu zuen bizitzako bidaia.

Munduari emana zion bira, Espainiatik Mexikora itzuli zen, Ozeano Barea bi norabideetan zeharkatu zuen erraza baitzen, eta, azkeneko aldiz, errutinazko bidaiari Atlantikoa, norabide bikoitzean.

## ATLANTIKOA GURUTZATZEA

### Diego Alzegaren

#### joan-etorria (1584-5)

Egutegian egiazatu dezakegu Nueva Españako Ontzidiaren jeneral hondarribiar bat atzetik duela. Aspaldi ezarria zen legez, lehen ikusi dugun bezala, bidaia honen garapena eta egutegia. Alzegak errutinaz betetzen du. Haren berri ematea motza eta telegrafikoa da, ez da inola ere xehetasuneko nabigazioko koaderno bat.

Sanlúcar de Barrameda-San Juan Ulua zen harantzakoan bidaiaren itsasbidea. Ekainaren 11tik irailaren 10era, hiru hilabete guztira. Cadiz, Dominika, Mari Galante, Puerto Rico, Ocoa, Santiago Kubakoa, San Juan de Ulua: porrota izan zen, itsasontzi galera eta guzti.

San Juan de Ulua-Sanlúcar de Barrameda izan zen itzulerako bidaia, Habanatik barrena, eta horretarako lau hilabete behar izan ziren, 1585eko maiatzaren 19tik irailaren 22ra. Aurretik bi itsasontzi bidali zituzten azaroan eta otsailean berri emanaz. Honela dio kontakizun laburrak:



*Sábado se hizo la Flota a la vela a 18 de agosto y quedósenos un navichuelo de Cádiz que hacía mucha agua y fue a arribar a Santiago de Cuba.*

*Miércoles a 22 del dicho mes se perdió otro navichuelo pequeño de Cádiz y se fue a fondo y se salvó toda la gente.*

*Domingo 9 de septiembre se perdió la nao de Domingo Rizo que venía de Maestre Bartolomé González sobre las cabezas junto al puerto de San Juan de Lua.*

*Entramos lunes a 10 de septiembre en el Puerto de San Juan de Lua año 84.*

*A 19 de noviembre salió el navío de aviso para España, que es Maestre Pedro Fernández de Soto.*

*En 2 de febrero de 85 años salió el navío segundo de aviso y fue con Dios; Maestre Cristóbal Cuello.*

*Salimos del Puerto de San Juan de Lua a 19 de mayo, domingo; entró la flota en La Habana a 27 de junio, víspera de la Santísima Trinidad.*

*Salimos a 21 de julio, domingo, de la habana, vimos la tierra de Portugal a 15 de septiembre, domingo, y entramos en San Lucar domingo en veinte y dos de septiembre del año de mil quinientos y ochenta y cinco.*

*Protagonista, el huracán temido.*

### Otro relato del viaje (1574)

Poseemos otra relación de viaje del mismo de diez años antes, en forma de carta con texto más detallado y vivo y en la que el protagonista es un huracán. Por aquello de que «*la experiencia es madre de la ciencia*» también Alcega aprendió la lección y la comunica para que se prevengan riesgos inútiles simplemente con obviar, en cuanto son previsibles, circunstancias climatológicas adversas. Veamos su carta, dirigida probablemente al Consejo de Indias.

*Ilustrísimo señor:*

*De Canaria escribía a V.S. Illma. cómo la Flota había llegado a aquel puerto a los 12 de julio y había salido a los 14 de él y en 22 días llegaron a 17 grados, donde nos dio un tiempo con que todas las naos se desbarataron, y antes de llegar al puerto de Ocoa se recogieron la más. Llegamos al dicho puerto a los 17 de agosto, adonde se recogieron las que faltaban y se aparejaron de lo que les faltaba para el viaje.*

*Del puerto de Ocoa no escribí a V.S., por estar ocupado en recoger ciertos frailes que no se querían embarcar para seguir el viaje. De él salió la Flota a los 22 de agosto con 31 velas.*

*En 27 de agosto entre Cuba y Jamaica nos dio un huracán, el más recio que los marineros muy antiguos de esta carrera dicen han visto, y fue de manera que si dos horas durara más, no quedara ninguna nao por perder. El tiempo empezó a ventar a los 26 de agosto. Lo más recio del huracán fue a los 27, desde medio día hasta las 11 de la noche. Todas las naos se derrotaron, excepto la nao Capitana y la Almiranta, que toda la noche estuvieron juntas. La Capitana se puso mar al través a aguardar las demás naos, por socorrer las que tuvieren necesidad, y se le quebró el mastileo del trinquete y el bauprés; y la Almiranta, que estaba con el mismo desinio, empezó a rendírsele el trinquete; y si más durara el tiempo, se le acabara de quebrar. A los 28 por la mañana se aparejaron lo mejor que se pudo y fuimos en busca de las demás naos, que por aquel paraje anduvimos dos días barloventeando. Y visto que no parecían más de dos naos que en este tiempo hallamos, fuimos en busca del Cabo de San Antón con poca vela; y de allí, con parecer de todos los pilotos, proseguimos nuestro viaje para este puerto, donde llegamos a los 18 de septiembre, y las demás naos que faltaban entraron a los 22 y 26 y 27 de septiembre, excepto la de Pedro de Paredes, que se anegó de un golpe de mar.*

*De la Begoña de Antón Sanchez de Armas no se sabe ninguna nueva que sea cierta, ni de la de Blas Alonso. La urca de Cabrejas dio al través en la costa de Guazabalco sobre el río de Aguascalco; salvóse la mayor parte de la ropa de ella y toda la gente, excepto el escribano de la nao y cuatro marineros que se ahogaron. La descarga de la Flota se ha empezado con buen tiempo y así se espera se hará bien, aunque en la barra del río de la Veracruz han zabordado tres barcas, que se ha mojado toda la ropa que iba en ellas y mucha parte de la demás que estaba en la grua, que, a causa de no poder llegar las chatas a descargar donde solían, se ha mojado mucha ropa.*

### Bidaiaren beste kontakizuna (1574)

Badugu bidaia beraren beste kontakizun bat, hamar urte lehenagokoa, testu xehe eta biziagoz eskutitz moduan idatzi zena: haize erauntsia da protagonista. Esaerak dion eran «*la experiencia es madre de la ciencia*» Alzegak ere ikasi zuen ikasgaia eta haren berri ematen du, aurkako baldintza klimatikoak aurreikusten diren heinean, alferrikako arriskuak saiheztu daitezzen. Ikus dezagun haren eskutitza, beharbada Indietako Kontseiluari zuzendu ziona.

*Si V.S. no manda remediar esto y el salir de estas Flotas de España para esta Provincia, ha de haber muchos riesgos y pérdidas, porque los huracanes en la costa de Cuba son ciertos los meses de agosto y septiembre.*

*Los vecinos de la Veracruz entienden que Su Majestad ha de mandar mudar la ciudad y a esta causa no quieren acudir a cosa ninguna.*

*La gente que llevo en esta Flota ha tenido salud, porque se han muerto muy pocos de ella. La tierra es abundante de dineros; aunque no hay mucha demanda de mercaderías, entiéndese llevaremos mucho dinero para Su Majestad, lo mismo para particulares. Las naos que volverán serán 14, dos de Armada y doce de mercancía. Irán bien en orden para lo que sucediere.*

*Nuestro Señor la Illma. persona de V.S. guarde y en estado acreciente como sus servidores de V.S. deseamos.*

*De San Juan de Lua, a 6 de noviembre 1.574.*

*Ilmo. señor  
B.L.M. de V.S. Illma.  
su servidor  
Diego de Alcega*

Era la carta sobria de un General de Flota. Lo fue durante bastantes años, hasta morir en Sevilla. Suele figurar en los elencos de marinos notables, sin más especificación que lo dicho. Se salva para el recuerdo un apellido y muy poco más. Por eso dar con una carta suya es como devolverle un perfil más concreto y humano, revestirlo de carne y hueso. El General no era el único que informaba. A su vera estaba en aquel viaje un vergarés, Pérez de Olazabal, que le sucedería en 1588 en el cargo de General de la Flota de Indias, hasta morir en el mar en 1602. También él informó al Consejo sobre el mismo viaje con más extensión y detalles; mas, no hay espacio para insertar su carta.

### Un huracán

Huracán, una palabra nueva y extraña, que designaba un fenómeno climatológico también extraño y temible, que derrotaba y desartolaba una Flota, y obligaba a esfuerzos sobrehumanos, acrecentados en la oscuridad de la noche. Y tras el huracán, los problemas técnicos de descarga, el malogro de mercancías, sobre todo ropa, por efecto de los terribles aguaceros tropicales. Luego las mareas inciertas de la ley de la demanda y la oferta, que facilitaba o entorpecía las ventas. Y el señuelo del dinero, que abundaba en América y que venía en cantidad para el Rey y los particulares. Nuestro Olazabal se expresa bien, con claridad y con soltura. Fue un buen aprendiz del oficio.



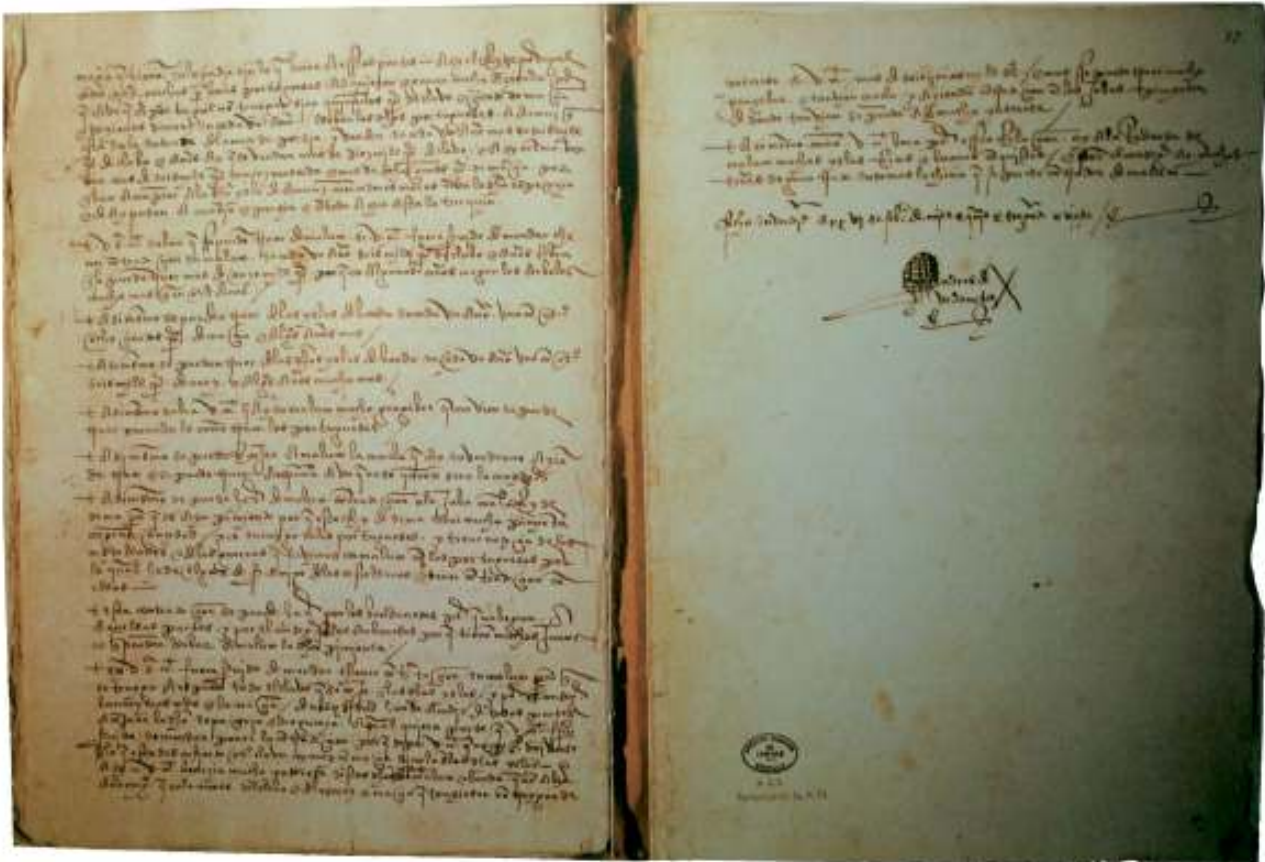
Ontzidiko jeneral baten eskutitz neurritsua zen. Horixe izana baitzen urte askotan, Sevillan hil zen arte. Marinel bikainen zerrendan agertu ohi da, esandakoa beste xehetasunik eman gabe. Oroitzapenerako abizen bat eta askoz gehiagorik ez da gorde. Hori dela-eta, haren eskutitz bat aurkitzea profil zehatzago eta gizatiarrago bat ematea da, hezur-haragiz janztea. Jenerala ez zen informazioa ematen zuen bakararra, bidaia hartan bere ondoan zegoen Perez Olazabal bergararra, 1588an Ontzidiko Jeneral kargua hartu eta itsasoan 1602an hil arte oinordekotzan izan zena. Hark ere eman zion Kontseiluari bidaia beraren berri, xehetasun handiz eta zabal; baina ez dugu haren eskutitza sartzeko lekurik.

### Haize erauntsia

Hitz berria eta bitxia, elementu klimatiko bitxi eta beldurgarria izendatzeko, Ontzidi bat guztiz garaitu eta mastak erais-teaz gain, gizonaz haraindiko ahaleginak eskatzen zituena, eta are handiagoak, gauaren iluntasuna hurreratu ahala. Eta haize erauntsiaren ondoren arazoak: teknikoak deskargan, merkantzien galerak, arropenak batez ere, euri-jasa tropikal haien ondorioz. Ondoren, eskaintza- eta eskari-legearen marea ezegonkorrak, salmentak errazten edo zailtzen zue-nak. Eta dir uaren amua: Amerikan asko zenez, Erregearentzat eta partikularrentzat kopuru handitan zetorrena. Ederki mintzo da, argi eta garbi, gure Olazabal. Ofizio-mutil ona izan zen.

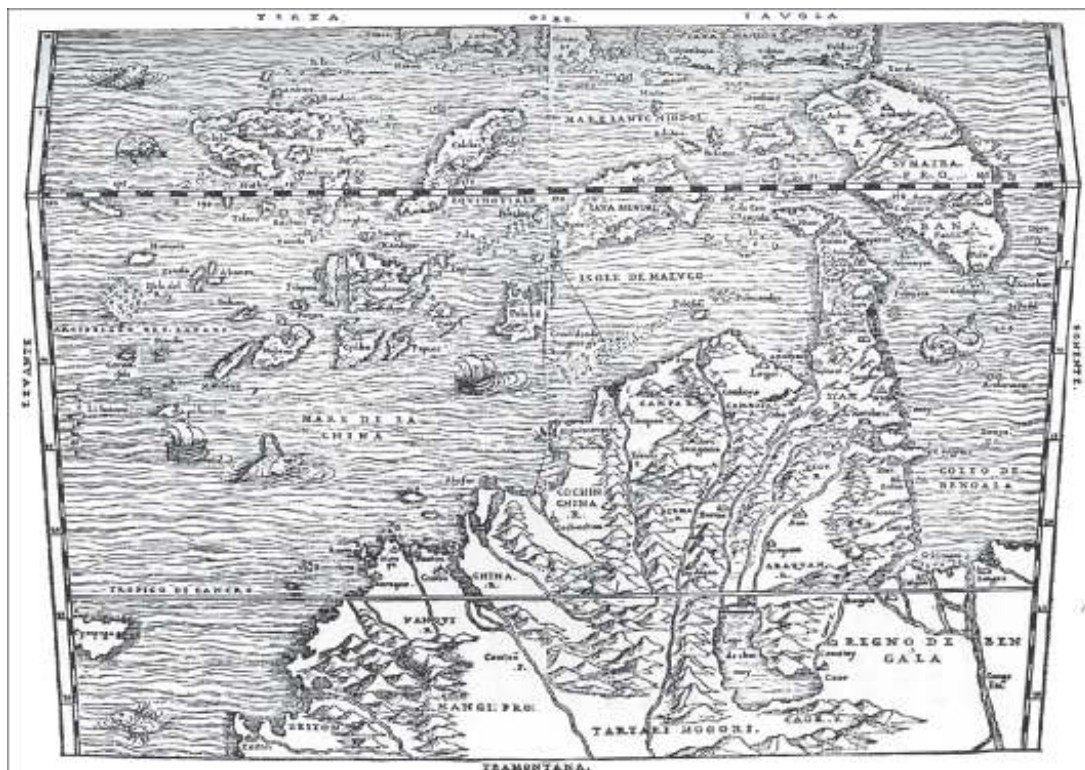






Últimas páginas del Diario de Urdaneta / Urdanetaren egunkariko azken orrialdeak.

Expedición de Urdaneta-Legazpi / Urdaneta-Legazpiren espedizioa.









Retrato de Fray Andrés de Urdaneta en el Real Colegio de Agustinos Filipinos de Valladolid.

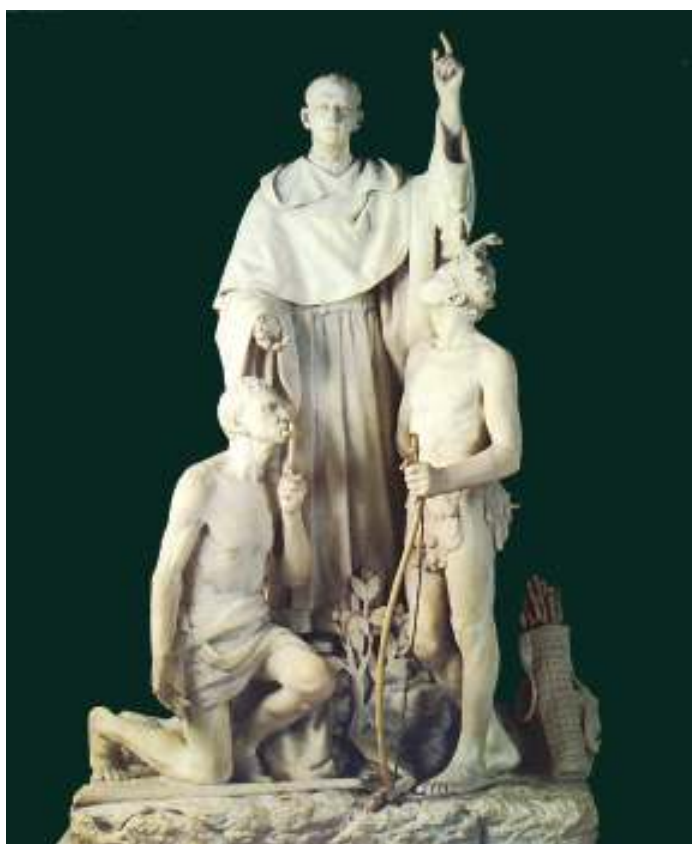


Anaia Andres Urdaneta. G. Hombrados Oñatibia.

Anaia Andres Urdanetaren erretratua, Valladolideko Agustindar Filipinatarren Erret Ikastetxean.

Anaia Andres Urdaneta. Eskultura eredu. Isidoro Uribealgo.

Fray Andrés de Urdaneta. Escultura modelo de Isidoro Uribealgo.



*San Pedro* ontziak, Legazpik eraikitako espedizioko kapitainak, 500 tona zituen.

La nao *San Pedro* Capitana de la Expedición y construida por Legazpi, tenía 500 toneladas.

Anaia Andres Urdanetaren brontzezko eskultura Ordizian.

Eskultura de bronce de Fray Andrés de Urdaneta en Ordizia. Isidoro Uribealgo.



MIGUEL LOPEZ LEGAZPIREN IRUDIMENEZKO IKONOGRAFIA



Legazpi. Antonio Valverde «Ayalde».

Legazpi. G. Hombrados Oñatibia.



Legazpiren marrazkia, oso hedatua.  
Dibujo muy divulgado de Legazpi.

Legazpiren irudia  
posta-zigilu baterako proiektuan.



Proyecto para un sello de  
Correos con la efigie de  
Legazpi.  
G. Hombrados Oñatibia.

Legazpi. Juan Luna.





Aniceto Marinas-en Legazpiren estatua  
Zumarragan.

Estatua de Legazpi de Aniceto Marinas  
en Zumarraga.



Legazpiren hilobia. Manila (Filipinak).  
La tumba de Legazpi. Manila (Filipinas)

Legazpi eta Urdanetari egindako  
monumentua Filipinetan.

Monumento a Legazpi y Urdaneta  
en Filipinas.



Legazpiren estatua, Cebú hirian (Filipinak).  
Estatua de Legazpi en la ciudad de Cebú (Filipinas)



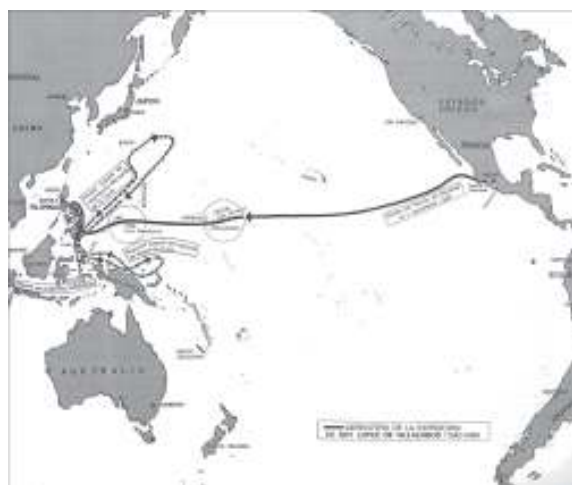


DERROTEROS A TRAVÉS DEL PACÍFICO / BAREAN ZEHARREKO ITSASBIDEAK



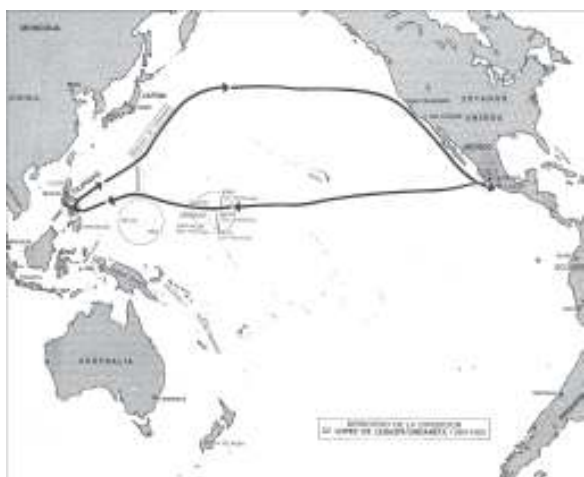
Álvaro Saavedraren  
espedizioko itsasbideak (1527-1528).

Derrotero de la expedición  
de Álvaro de Saavedra (1527-1528)



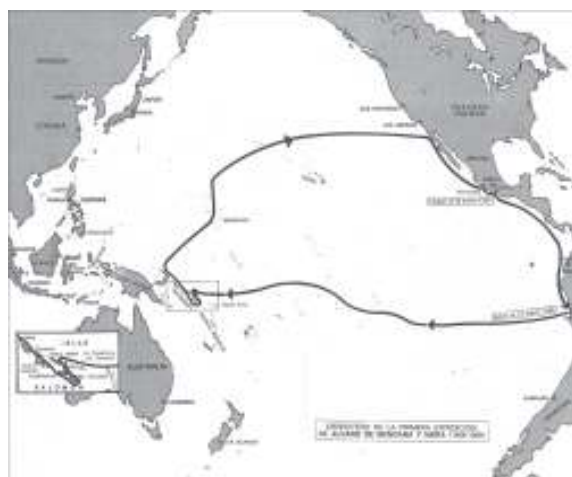
Ruy López de Villalobosen  
espedizioaren itsasbidea (1542-1545).

Derrotero de la expedición  
de Ruy López de Villalobos (1542-1545)



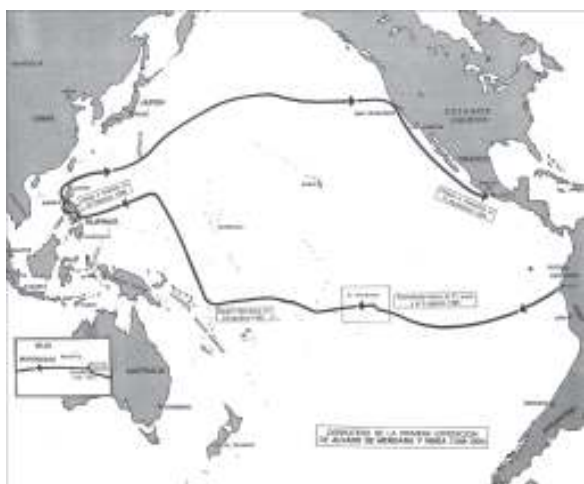
Lopez Legazpi / Urdaneta  
espedizioaren itsasbidea (1564-1565).

Derrotero de la expedición  
de López de Legazpi / Urdaneta (1564-1565)



Álvaro de Mendaña y Neira-ren  
lehen espedizioaren itsasbidea (1568-1569).

Derrotero de la 1ª expedición  
de Álvaro de Mendaña y Neira (1568-1569)



Álvaro de Mendaña y Neira-ren  
lehen espedizioaren itsasbidea (1568-1569).

Derrotero de la 1ª expedición  
de Álvaro de Mendaña y Neira (1568-1569)



Pedro Fernández de Quiros eta Luis Vaez  
de Torres-en espedizioaren itsasbidea (1605-1606).

Derrotero de las expediciones de Pedro Fernández  
de Quiros y de Luis Vaez de Torres (1605-1606)





---

## CITAS GRÁFICAS. CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTO

Los **textos** de este tomo reproducen parcialmente artículos de la colección de nuestro fondo editorial:

«ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia»

La adecuación de los textos es de responsabilidad de la redacción.

Las **ilustraciones** proceden igualmente de la citada obra, excepto aquellas cuya procedencia se cita expresamente.

Hay ilustraciones de las que no se ha podido establecer su procedencia.

AUDACIA Y HEROISMO DE LOS DECUBRIMIENTOS MODERNOS (DE COLÓN AL SIGLO XX). Francisco Payarols. Edit. Labor, S.A., 104 b-c, 115 a-c, 166 c-d-e.

CIVITATES ORBIS TERRARUM, 34 c, 44 a, 45 a, 46 a-c, 49 a, 50 a, 51 b, 52 a, 53 b, 54, 55, 60, 61 b, 62 a, 64, 65, 66 b, 67 a-c, 68 a-b, 116 a.

CORSAIRES. Basques et bayonnais de XV au XIX siècle. Pierre Rectoran. Edit. E. Pluon, Bayonne, 1946. 28 e, 29, 81 b, 126 c-f, 130, 131, 134, 135, 167, 179 b.

DICCIONARIO MARÍTIMO ILUSTRADO. I. Garmendia Berasategui. Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca, 80, 126 b-d-e-g.

EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA. Edit.: Silex

EL OCEANO PACÍFICO. NAVEGANTES ESPAÑOLES DEL SIGLO XVI. Carlos Prieto. Alianza Editorial, 168 b, 169 a-b, 178 b, 205.

GLORIAS ESPAÑOLAS. TOMO III. Carlos Mendoza. Establecimiento Tipolitográfico Editorial Ramón Molinas. Barcelona (circa 1920). 30 c-b, 92 c, 94 b, 106, 107.

## AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETA ESKERRAK

Liburuki honetako **testuak** gure argitalpen-fondoko honako bildumetako artikulu-zatiez berrantolatu dira:

«ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia»

Testuen egokitzapena erredakzioaren erantzukizuna da.

**Irudiak** ere aipatzen dugun lanetik hartuak dira, jatorria bereziki aipatzen dugun irudi hauek izan ezik.

Ilustrazio batzuen jatorria zein den ez dugu lortzerik izan.

G. HOMBRADOS OÑATIVIA, 10 b, 30 a-d, 75 b, 81 a, 81 c, 127 a, 201 f, 202 b-d,

HISTOIRE DE LA MARINE. Edit. par L'illustration

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN. Javier de Juan y Peñalosa Santiago Fernández-Giménez. Ediciones Urbión

HISTORIA GENERAL DE ESPAÑA Y AMÉRICA. Tomo VII. Edit. Rialp, 114 a-b-c-d-f, 128 c, 204 a-b.

HISTORIA UNIVERSAL DE LAS EXPLORACIONES II - III. Edit. Espasa-Calpe, 114 e, 115 d, 116b, 139 c.

LOS INTRÉPIDOS AVENTURA Y TRIUNFO DE LOS GRANDES EXPLORADORES. Selecciones del Reader's Digest, 168 a.

LOS VASCOS EN EL MAR. Carlos Clavería. Edit. Aramburu.

PABLO TILLAC. Claude Dendeleche. Edit. Elkarlanean, 28 a-b-c-d.

SERT. San Telmo museo/Museo de San Telmo. Donostia-San Sebastián, 32, 33.

---

---

2009ko irailaren 29an  
Mikel Deunaren egunean  
burutu zen liburu honen argitalpena.

La edición de este libro concluyó  
el 29 de septiembre de 2009  
festividad de San Miguel

---

---